Beilage zur „Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der österr.-ungar. Monarchie".

EISENBAHNRECHTLICHE ENTSCHEIDUNGEN

der

österreichischen und ungarischen Gerichte.

Im Auftrage der österreichischen und ungarischen Bahnverwaltungen herausgegeben

von

DR. VICTOR RÖLL.

VIII. Jahrgang 1894.

WIEN. PEST. LEIPZIG.
A. HARTLEBEN'S VERLAG
1895.

Nr. 1.

Dem Ehegatten gebührt auch dann, wenn seine bei einem Eisenbahnunfalle getödtete Gattin thatsächlich zu seinem Lebensunterhalte beigetragen hat, aus diesem Titel kein Ersatzanspruch gegen die an dem Unfalle Schuld tragende Eisenbahn.

(Entscheidung des O. G. H. vom 10. Januar 1894, Z. 149; Bestätigung des Urtheiles des O. L. G. Prag vom 15. November 1893, Z. 26346; theilweise Abänderung des Urtheiles des Kreis- als H. G. Pilsen vom 3. October 1893, Z. 14156.

Bei einem Eisenbahnunfalle auf der B. W.-Bahn wurde die Zimmermannsfrau Marie E. getödtet. Der hinterbliebene Gatte belangte die B. W.-Bahn vor dem Kreis- als Handelsgericht Pilsen auf Alimentationsbeiträge für die Kinder und einen Sustentationsbeitrag monatlicher 7 fl. für sich. Bezüglich des letzteren Anspruches berief sich der Kläger auf die gesetzliche Pflicht, sowie auch darauf, dass ihn seine Gattin theilweise erhalten und für ihn gearbeitet habe, da er infolge seiner Kränklichkeit kaum die Hälfte dessen verdiene, was er als gesunder Zimmermann verdienen würde. Dieser von dem Erwerbe der Getödteten auf den Kläger entfallende Antheil sei ihm durch den Tod der Gattin entgangen. Die Geklagte müsse ihm diesen Schaden nach §§ 1323 und 1324 a. b. G. B. ersetzen.

Das Kreis- als Handelsgericht Pilsen gab der Klage statt.

Gründe:

Nach § 141 des a. b. G. B. ist es allerdings Verpflichtung des Vaters, sich um den Lebensunterhalt der Kinder zu kümmern, aber schon § 139 dieses Gesetzes legt die gedachte Verpflichtung beiden Eltern und § 143 ausdrücklich der Mutter für den Fall auf, dass die Mittel des Vaters nicht hinreichen.

In diesem Falle ist erwiesen, dass der Vater, infolge eines körperlichen Leidens nicht in der Lage war und auch nicht sein wird, mehr als die Hälfte des zum Lebensunterhalte Erforderlichen zu erwerben, und es war sohin Verpflichtung der Mutter, für das Fehlende zu sorgen.

Die Kinder hatten das Recht, dies zu fordern und die Mutter ist dieser Verpflichtung auch thatsächlich nachgekommen.

Die Klage ist sohin begründet, wenn geltend gemacht wird, dass die Kinder durch den Tod der Mutter die Hälfte des Lebensunterhaltes verloren haben.

Nach § 91 des a. b. G. B. ist es gleichfalls Verpflichtung des Ehemannes, seiner Gattin einen angemessenen Unterhalt zu bieten. Diese Regel findet aber, gleichwie im Verhältnisse der Mutter zu ihren Kindern, insoweit ihre Ausnahme, als mit der Schliessung des Ehebündnisses beide Theile den Willen kund gaben, sich gegenseitig zu unterstützen. (§ 44 a. b. G. B.) Wenn sonach in dem Ehebunde ein so aussergewöhnlicher Zufall — wie der vorliegende — eintritt, dass der Mann nicht im Stande ist, den ganzen Lebensunterhalt zu beschaffen, so ist die Ehefrau ihrem Versprechen gemäss verpflichtet, auszuhelfen, damit das, was fehlt, durch ihr Hinzuthun ergänzt werde.

Da Marie E. erwiesenermaassen hiernach gehandelt hat, Josef E. aber durch ihren Tod um diese Unterstützung gekommen ist, muss die schuldtragende Eisenbahn alles, was zu ersetzen möglich ist, auch ersetzen.

In dem vorliegenden Falle war der Familienvater bis zur Hälfte unvermögend, seiner Familie den nothwendigen Lebensunterhalt zu besorgen, die Ergänzung ist ihm geboten worden durch seine Gattin, beziehungsweise Mutter und ist der Kläger dieses materiellen Vortheiles durch die Schuld der Eisenbahn verlustig geworden, weshalb auch die Eisenbahn ersatzpflichtig ist.

§ 1327 a. b. G. B. hat nur als ein blosses Beispiel den Fall des Todes eines Familienvaters im Sinne, wodurch keineswegs andere Fälle durch Tödtung einer anderen Person ausgeschlossen sind.

Wenn Jos. E. und dessen Kinder auch kein Recht hätten, von Marie E. die Besorgung des Lebensunterhaltes zu verlangen, so muss die Thatsache genügen, dass Marie E. ihnen den Unterhalt geboten und dass die Hinterbliebenen

durch das Verschulden der Bahn um diesen Vortheil und Gewinn gekommen sind.

Das O. L. G. Prag hat über Appellation der Geklagten die Zahlung der Unterstützung an den Kläger selbst für unbegründet erklärt und die Klage in diesem Punkte zurückgewiesen.

Gründe:

Infolge des durch Verschulden der Eisenbahn herbeigeführten Todes der Marie E. ist nothwendig das Ausmaass der Entschädigung nach §§ 1323 und 1324 des a. b. G. B. zu bestimmen. Es soll sonach, damit der Schaden ersetzt wird, alles in den früheren Zustand zurückgeführt werden und es kann der Beschädigte die vollste Genugthuung verlangen.

Da aber bei einem Todesfalle der directe Beschädigte, hier Marie E., keinen Ersatz mehr verlangen und auch erhalten kann, so ist es selbstverständlich, dass das Recht auf Entschädigung jenen Personen zugesprochen werden muss, welchen durch den Tod der Marie E. ein Schaden im Sinne des § 1293 a. b. G. B. erwachsen ist. Zu diesen können nicht nur die im § 1327 a. b. G. B. namhaft gemachten, sondern auch gemäss § 1295 a. b. G. B. alle anderen Personen gerechnet werden, welchen ein Anspruch auf Entschädigung gebührt, weil sie in ihren Rechten verkürzt worden sind.

Zu diesen gehören auch jene Personen, denen die Getödtete gesetzlich verpflichtet war, den Lebensunterhalt zu geben, also minderjährige Kinder der Marie E., die erwiesenermaassen den Unterhalt von der Mutter erhalten haben, und zwar nach § 143 a. b. G. B. deswegen, weil der Vater Josef E. unvermögend war, ihnen den vollen Lebensunterhalt zu gewähren.

Josef E. gehört nicht zu jenen Personen, welchen Marie E. gesetzlich verpflichtet war, den Lebensunterhalt zu gewähren.

Die Natur selbst und die Sitte weisen darauf hin, dass es insbesondere des Mannes Verpflichtung ist, für die Familie zu sorgen. Deswegen legt auch § 91 dem Manne die Verpflichtung auf, seine Gattin zu erhalten, ohne dass hierin von einer Gegenseitigkeit erwähnt wird. Die Gattin ist nach § 92 bloss verpflichtet, dem Manne in der Wirthschaft und beim Lebenserwerb nach ihren Kräften zu helfen. Aus diesem geht hervor, dass dem Josef E. ein Anspruch auf Entschädigung

der ihm durch den Tod der Marie E. entgangenen Aushilfe beim Lebenserwerbe nicht gebührt, und es wurde in dieser Richtung das Urtheil der I. Instanz abgeändert und die Klage, insoweit dieselbe den Josef E. betrifft, abgewiesen.

Der O. G. H. hat die Entscheidung des O. L. G. bestätigt.

Gründe:

Der im § 1325 und § 1326 des a. b. G. B. ausgesprochene Grundsatz, dass derjenige, der jemanden an seinem Körper verletzt, diesem in dem durch diese Paragraphe bestimmten Umfang ersatzpflichtig ist, wurde im § 1327 a. b. G. B. zu Gunsten der hinterlassenen Frau und der Kinder des Getödteten wegen des besonderen Rechtsverhältnisses, in welchem die Gattin zu ihrem Gatten und die Kinder zu ihren Eltern stehen, und wegen der hierdurch im § 71, respective 139, 141 und 143 a. b. G. B. für den Ehemann, beziehungsweise die Eltern begründeten Verpflichtung abgeändert und diesen Personen durch § 1327 a. b. G. B. der Ersatzanspruch an Stelle des Getödteten zuerkannt.

Die Vorschrift des § 1327 a. b. G. B. ist eine Ausnahmsbestimmung und kann als solche auf andere Fälle und andere Personen nicht ausgedehnt werden.

Deshalb hat das O. L. G. mit Recht den Anspruch des Josef E., welcher als Gatte der beim Betriebe der B. W.-Bahn durch Verschulden eines Bediensteten derselben getödteten Marie E. den Ersatz der ihm durch den Tod seiner Gattin entgangenen Hälfte des Unterhaltes begehrt, abgewiesen und demzufolge den Josef E. schuldig erkannt, gemäss §§ 25 und 26 des Gesetzes vom 26. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, der Geklagten die Appellationskosten zu ersetzen.

Nr. 2.

Die autonomen Behörden sind nicht competent, Eisenbahnverwaltungen zu verpflichten, eine — wenn auch aus Feuerpolizeirücksichten nothwendige — Wasserleitung auf dem Bahnhofsterritorium herzustellen.

(Entscheidung des V. G. H. vom 18. Januar 1894, Z. 261.)

Mit dem Bescheide des Bürgermeisteramtes Karolinenthal de dato 18. Juni 1892, Z. 5423, wurde der Direction der

k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn auferlegt, für die Rohan'sche und Kindel'sche Insel eine entsprechende Wasserleitung mit Anbringung von Hydranten in entsprechender Entfernung aufzuführen. Diese Entscheidung wurde im Instanzenzuge auch vom Landesausschusse vollinhaltlich bestätigt.

Ueber Beschwerde der Oesterreichischen Nordwestbahn hob der V. G. H. die Entscheidung nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, auf.

Gründe:

Die Beschwerde bestreitet die Gesetzmässigkeit der angefochtenen Entscheidung dahin, dass die autonomen Behörden zur Erlassung des Auftrages nicht competent waren, da im Sinne der Bauordnung vom 10. April 1886, L. G. Bl. Nr. 40, § 127, Absatz 2, und § 18 der Verordnung des Handelsministeriums vom 25. Januar 1879, R. G. Bl. Nr. 19, Eisenbahnunternehmungen Bauten ohne vorausgegangene Genehmigung des Handelsministeriums nicht ausführen dürfen, weshalb auch nur das k. k. Handelsministerium für competent erachtet werden kann, einer Eisenbahnunternehmung den Auftrag zur Ausführung eines Baues auf dem Eisenbahnterritorium zu ertheilen.

Die autonomen Behörden begründen ihre Entscheidung damit, dass nach den Bestimmungen der Gemeindeordnung, wie nach der Bestimmung des § 127, Schlussabsatz der Bauordnung, ferner nach den Bestimmungen der Feuerpolizeiordnung vom 25. Mai 1876, L. G. Bl. Nr. 45, die Bau- und Feuerpolizei in die Competenz der autonomen Behörden fällt und dass diese daher in Berücksichtigung der Ergebnisse der abgehaltenen Feuerbeschau der Eisenbahnverwaltung den erwähnten Auftrag zu ertheilen competent waren.

Der V. G. H. musste die Beschwerde für begründet erkennen. — Nach Lage der Acten unterliegt es keinem Zweifel und wird auch nicht bestritten, dass die Wasserleitung auf dem Bahnhofterritorium der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn hergestellt werden soll; dass die Herstellung der Wasserleitung selbst im concreten Falle eine Bauführung in sich schliesst, erscheint in der Natur der Sache gelegen und wird in dieser Richtung von keiner Seite eine gegentheilige Behauptung aufgestellt. — Nun ergiebt sich aus den Bestimmungen der §§ 41 und 127, Absatz 2 und 3, der Bau-

ordnung vom 10. April 1886, L. G. Bl. Nr. 40, dass bei Bauführungen auf Eisenbahngrundstücken für Bauten der Eisenbahnverwaltungen die hiefür bestehenden besonderen Bestimmungen maassgebend sind, und dass rücksichtlich der Bauten der Eisenbahnverwaltungen die Competenz der autonomen Behörden auf die Feststellung der Bahnlinien und des Niveaus, sowie auf die Handhabung der Baupolizei beschränkt ist.

Da nun nach § 19 der Verordnung des Handelsministeriums vom 25. Januar 1879, R. G. Bl. Nr. 19, Bauten der Eisenbahnunternehmungen nur gegen Genehmigung des Handelsministeriums zulässig sind, so muss allerdings gefolgert werden, dass nur dieser k. k. Behörde das Recht zusteht, Eisenbahnunternehmungen zur Ausführung von Bauten auf dem Eisenbahnterritorium zu verpflichten. Diese Folgerung ist darum unabweislich, weil sonst die im Gesetze gegebene Competenzabgrenzung in sich widersprechend und ein Anlass zu Competenzconflicten wäre, welche Folgen, nach der Absicht des Gesetzes, gewiss ausgeschlossen waren. — Hierzu kommt, dass weder aus den Bestimmungen des VIII. Abschnittes der Bauordnung über die Baupolizei, noch aus den Bestimmungen des Gesetzes vom 25. Mai 1876, L. G. Bl. Nr. 45, bezüglich der Bau- und Feuerpolizeibehörden abgeleitet werden kann, dass dieselben im Interesse der Bau-, Sicherheits- und der Feuerpolizei befugt seien, den Parteien die Herstellung neuer Anlagen und Bauten aufzutragen. Denn der § 119 der Bauordnung überträgt der Behörde die Aufsicht über den Bauzustand bestehender Gebäude und die Ueberwachung der genauen Einhaltung der den Hauseigenthümern gesetzlich obliegenden Verpflichtungen; er berechtigt die Behörde, die Beseitigung von an bestehenden Gebäuden constatirten Gebrechen zu verfügen. Das Gesetz vom 25. Mai 1876 ermächtigt die Feuerpolizeibehörde zu Vorkehrungen, damit alles, was den Ausbruch einer Feuersbrunst veranlassen kann, beseitigt oder unterlassen werde, zu Aufträgen wegen Beseitigung feuergefährlicher Uebelstände, zur Instandhaltung von Löschvorrichtungen; die §§ 23 bis 25 ermächtigen die Feuerpolizeibehörde auch in Absicht auf die Wasserbeschaffung zu bestimmten Vorkehrungen. Allein aus keiner dieser Bestimmungen lässt sich das Recht der Feuerpolizeibehörde ableiten, einen Hauseigenthümer zur Herstellung einer Wasserleitung zu verpflichten.

Im Gegentheile muss aus der Bestimmung des § 24 des letztcitirten Gesetzes gefolgert werden, dass weiter reichende Vorkehrungen in Absicht auf die Wasserbeschaffung einen Gegenstand der Bauverhandlung und der Baubewilligung zu bilden haben, woraus wiederum zu folgern ist, dass Aufträge in dieser Beziehung eben nur von jener Behörde ausgehen können, welcher die Ertheilung der Baubewilligung zusteht.

Nr. 3.

Ein Rechtsanspruch auf die staatliche Concessionirung einer Actiengesellschaft besteht nicht. Die Uebertragung einer Tramwayconcession an eine Gesellschaft ist im freien Ermessen der Verwaltungsbehörden gelegen.

(Entscheidung des V. G. H. vom 22. Januar 1894, Z. 3650.)

Der Concessionär der in Prag bestehenden Pferdebahnlinien war im Einverständnisse mit der in Brüssel gebildeten „Societé anonyme des Tramways de Prague" um die Zulassung der genannten ausländischen Actiengesellschaft zum Geschäftsbetriebe in Oesterreich und zugleich um die Uebertragung der Tramwayconcession für sämmtliche Linien in Prag an diese Gesellschaft eingeschritten.

Das Handelsministerium wies das Gesuch einvernehmlich mit dem Ministerium des Innern mit Bescheid vom 18. August 1893, Z. 24878, ab.

Dieser Bescheid wurde von dem Concessionär gemeinschaftlich mit der Societé anonyme des Tramways de Prague mittelst Beschwerde an den V. G. H. als gesetzwidrig angefochten.

Der V. G. H. wies die Beschwerde nach den §§ 3, lit. *e* und 21 des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, ohne weiteres Verfahren zurück, weil, insofern die Beschwerde eine Verletzung der Rechte der Beschwerdeführer in der Nichtzulassung der Actiengesellschaft Societé anonyme de Tramways de Prague zum Geschäftsbetriebe im Inlande erblickt, die Zuständigkeit des V. G. H. nach der citirten Gesetzesbestimmung ausgeschlossen ist, da der Art. I der kaiserl. Verordnung vom 29. November 1865, R. G. Bl. Nr. 127, die Zulassungserklärung durch die ad *c* getroffene Bestimmung auch davon abhängig macht, dass die Zwecke der Gesellschaft den hierländischen Staatsinteressen nicht widerstreiten, die Beurtheilung dieses Momentes aber als dem

freien Ermessen der Staatsverwaltung anheimgegeben, umsomehr angesehen werden muss, als auch für hierländische Actienunternehmungen ein gesetzlich umschriebener Rechtsanspruch auf die staatliche Concessionirung einer Actiengesellschaft nicht besteht; — weil ferner, insofern die Beschwerde gegen die Ablehnung der Zustimmung zur Uebertragung der Concession gerichtet ist, auch die Ertheilung dieser Zustimmung im freien Ermessen der Verwaltungsbehörden gelegen ist, zumal bei concessionirten Gewerben, zu welchen dermalen Tramwayunternehmungen nach § 15 ad 3 der Gewerbenovelle vom 15. März 1883 zu rechnen sind, sogar die Zulassung eines Stellvertreters oder Pächters der Genehmigung der Behörde anheim gegeben ist (§ 55 *b*, *c*), davon abgesehen, dass dem in Frage stehenden Beschwerdebegehren auch der ersterwähnte Abweisungsgrund entgegensteht.

Nr. 4.

Die Partei, welche ohne vorherige aussergerichtliche Mahnung die Bahngesellschaft auf Rückerstattung zu viel gezahlter Frachtgebühren gerichtlich belangt, hat keinen Anspruch auf Zinsenvergütung und Ersatz der Gerichtskosten.

(Entscheidung des Wiener Bagatellgerichtes in Handelssachen vom 6. Februar 1894, Z. 4787.)

Die Firma L. & G. belangte die Oesterreichisch-ungarische St.-Bahn auf Zahlung einer zu viel, demnach indebite bezahlten Frachtgebühr von 20 fl. sammt 6 Procent Zinsen vom Tage der Klagszustellung und Ersatz der Gerichtskosten.

Das Bagatellgericht in Handelssachen verurtheilte die Geklagte lediglich zur Zahlung des Betrages von 20 fl., wies dagegen den Anspruch auf Verzugszinsen ab und verurtheilte die klägerische Firma zum Kostenersatz.

Gründe:

Der Sachverhalt ist in der Klage richtig wiedergegeben. Von Seite der Beklagten wurde im Laufe der Verhandlung vorgebracht und seitens der Klägerin zugegeben, dass die Gesellschaft vor Erhebung der Klage von dem Anspruche der Klägerin nicht verständigt wurde und dass sie nach Zustellung der Klage den beanspruchten Betrag per 20 fl. der Klägerin anbot, welchen letztere aber refüsirte. Den

klägerischen Anspruch von 20 fl. hat die beklagte Gesellschaft zugestanden, daher eine weitere Begründung der Entscheidung in der Hauptsache entfällt.

Dagegen musste das Verlangen der Klägerin auf Ersatz der Kosten abgewiesen werden, weil diese nicht als im Sinne des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, „zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung nothwendig" angesehen werden können.

Damit eine Kostenersatzpflicht vorliege, muss der Geklagte durch Verständigung seitens des Klägers oder durch andere Umstände das Bewusstsein erlangt haben, dass der betreffende klägerische Anspruch vorhanden sein könne.

Nur dann kann man davon reden, dass der Geklagte dem Kläger ein Recht vorenthalten habe, was nach der eigenen Ansicht des klägerischen Vertreters erforderlich ist, um die Verbindlichkeit des Geklagten zum Kostenersatz zu begründen.

Es ist nun nicht anzunehmen, dass die geklagte Bahngesellschaft vor Zustellung der Klage von dem zu Ungunsten der Klägerin vorgefallenen Rechnungsfehler überhaupt gewusst hat, ohne dass sie einen solchen Rechnungsfehler gemäss der ihr nach § 61 des Betriebsreglements für Eisenbahnen obliegenden Verpflichtung der Klägerin avisirt hätte, da in einer solchen bewussten Unterlassung der Avisirung zum mindesten eine grobe Pflichtverletzung gelegen wäre, welche nicht vorauszusetzen ist.

Klägerin beruft sich allerdings darauf, dass seit der Einhebung dieser irrthümlich zu hoch bemessenen Gebühr mehrere Monate verflossen sind, und demnach anzunehmen sei, dass dieser Irrthum von der Bahn entdeckt worden sei. Allein die Klägerin hat die Behauptung der Geklagten nicht in Abrede gestellt, dass die betreffende Fracht auch auf ungarische Bahnen übergegangen ist und infolge dessen die Verrechnung und Revision selbst nach Monaten noch nicht vollzogen sein muss.

Der Richter hatte die Ueberzeugung, dass die Erhebung der Klage nach den vorliegenden Umständen zur Rechtsdurchsetzung nicht nothwendig war und dass vielmehr die geklagte Gesellschaft über die blosse Aufforderung den Klagsbetrag der Klägerin bezahlt hätte, da es sich um einen offenkundigen Irrthum zu Ungunsten der klägerischen Firma handelt und da die Geklagte gleich, nachdem sie durch den

Inhalt der Klage von dem Klagsanspruch verständigt worden war, sich zur Zahlung der Differenz erbötig machte.

Ist nun der Kostenersatzanspruch im Sinne des citirten § 24 des Gesetzes vom 16. Mai 1874 schon im Allgemeinen unbegründet, so kommt im vorliegenden Falle noch der entscheidende Umstand hierzu, dass die auf Grund der Zusatzbestimmungen VI zum § 61 des Betriebsreglements erforderliche Reclamation des Klagsanspruches nicht erfolgte.

Diese Zusatzbestimmungen sind, weil sie von der Aufsichtsbehörde genehmigt sind, im Sinne der Eingangsbestimmungen zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder vom 10. December 1892 obligatorisch.

Wenn nun der klägerische Vertreter vorbringt, dass das Betriebsreglement vom 10. December 1892 lediglich und ausnahmsweise für die Ansprüche nach § 74 im § 90 die Reclamation obligatorisch vorschreibt, weshalb bei allen anderen Ansprüchen die Reclamation nicht erforderlich sei, somit die damit im Widerspruch stehenden Zusatzbestimmungen ungiltig sind, so muss demgegenüber bemerkt werden, dass allerdings für die Ansprüche nach § 74 des Betriebsreglements eine Ausnahmsbestimmung im § 90 existirt, die aber dahin geht, dass den dort bezeichneten Ansprüchen selbst präjudicirt wird, wenn die Reclamation nicht in der im § 90 gesetzten Präclusivfrist erhoben wird, was aber für die anderen Ansprüche nicht gilt.

Es schliesst somit § 90, beziehungsweise § 74 die Nothwendigkeit der Reclamation für den vorliegenden Fall nicht aus, vielmehr schreibt denn auch, wie erwähnt, die Zusatzbestimmung VI zum § 61 des Betriebsreglements die Reclamation für alle Ansprüche vor. Diese hat nun die Klägerin unterlassen und war daher, da sie so die Bedingung der Rückforderung nicht erfüllt hat, noch nicht berechtigt, die Differenz von 20 fl. zu beanspruchen.

Der Vertreter der Klage hat nun weiters vorgebracht, dass die Absicht des Gesetzgebers nicht darauf gerichtet sein könne, die Partei zu einem Reclamationsverfahren zu verpflichten, das von der Bahn oft so lange hingezogen werde bis die Verjährung eingetreten sei.

Demgegenüber muss bemerkt werden, dass allerdings der Anspruch zu reclamiren ist, um die Bahn in Kenntniss etwaiger Unrichtigkeiten und Irrthümer zu setzen, es aber

dem Geklagten unbenommen bleibt, nach erfolgter Reclamation, ohne den Ausgang des Verfahrens abzuwarten, die Klage zu erheben und so die Verjährung auszuschliessen; dies, weil:

1. Die Verpflichtung, den Ausgang des Reclamationsverfahrens abzuwarten, nirgends vorgeschrieben ist und

2. weil sonst auch bei den auf § 74 begründeten Ansprüchen, wo die Reclamation selbst nach Ansicht des Klägers unbedingt nothwendig ist, es der Bahn ermöglicht würde, die Verjährung dieses Anspruches zu erzwingen, was nicht in der Absicht des Gesetzes gelegen sein kann.

Die seit der Klagszustellung aufgelaufenen Kosten konnten insbesondere auch deshalb nicht zugesprochen werden, weil zugegeben ist, dass die Zahlung des Klagebetrages angeboten, jedoch refüsirt wurde und somit auch diese Kosten nicht als „nothwendig" erscheinen.

Ueberdies ist aus dem Inhalte des § 61, Absatz 4 des Betriebsreglements zu entnehmen, dass es sich hier um eine Holschuld handelt.

Die Klägerin war also, sobald ihr der Betrag angeboten wurde, verpflichtet, den Klagsbetrag an der Bahncassa abzuholen, was sie aber unterliess.

Ihr Anspruch war also noch nicht liquid und somit sind die Klagskosten nicht gerechtfertigt, vielmehr ist die Klägerin gemäss § 24 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, zum Ersatze der der Gegenseite durch ihre unberechtigte Klage verursachten Kosten verpflichtet.

Da der klägerische Anspruch, wie ausgeführt wurde, durch Unterlassung der Reclamation und dadurch, dass die Klägerin auch nach Zustellung der Klage trotz Aufforderung der Geklagten, den Betrag bei derselben zu beheben sich weigerte, überhaupt noch nicht begründet war, so ist auch die erforderliche Fälligkeit im Sinne des Art. 289 H. G. B. nicht eingetreten, und daher auch der Zinsenanspruch unbegründet.

Nr. 5.

Anwendbarkeit des Haftpflichtgesetzes auf körperliche Verletzungen anlässlich des Zusammenstosses von zum Schotterführen benützten Rollwagen. Momente, auf welche bei Bemessung des Schmerzensgeldes Rücksicht zu nehmen ist.

(Entscheidung des O. G. H. vom 7. Februar 1894, Z. 1107; Abänderung der Entscheidung des O. L. G. Wien vom 28. November 1893, Z. 12035; Wiederherstellung des Urtheiles des H. G. Wien vom 1. August 1893, Z. 78044 ex 1892.)

Die minderjährige Victoria S., welche auf einem mit Schotter beladenen Bahnwagen sass, wurde infolge eines durch Verschulden der Bahnorgane verursachten Zusammenstosses mit einem anderen Bahnwagen heruntergeworfen und erlitt hierbei an beiden Füssen derart schwere Verletzungen, dass eine Entzündung des Zellgewebes mit nachfolgender Eiterung eingetreten ist, dass die Beschädigte die Gehkraft beider Füsse für immer verloren hat und durch Verkrüppelung beider Füsse lebenslänglich körperlich verunstaltet ist. Jacob S. als Vater und gesetzlicher Vertreter der Victoria S. belangte die Oesterreichisch-ungarische St.-Bahn auf Zahlung eines Schmerzensgeldes von 5000 fl., Ersatz der Heilungskosten und Zahlung einer Rente als Ersatz für den Verdienstentgang.

Die Geklagte bestritt die Anwendbarkeit des Haftpflichtgesetzes, da die beiden Rollwagen lediglich durch Menschenkraft bewegt wurden und Dampfkraft nicht angewendet wurde.

Das H. G. Wien verurtheilte die Geklagte zur Zahlung des Schmerzensgeldes von 5000 fl. sammt 5 Procent Zinsen vom 29. October 1891 und eines Verdienstentganges von täglich 30 kr. für Lebensdauer vom 17. October 1890.

Das O. L. G. Wien setzte das Schmerzensgeld auf 3000 fl. herab und bestätigte im Uebrigen das Urtheil der ersten Instanz.

Gründe:

Die Geklagte wendet sich in der Appellationsbeschwerde vorerst gegen die Anwendbarkeit des Gesetzes vom 5. März 1869 auf den vorliegenden Fall. Diesfalls ist lediglich auf die vollkommen zu treffenden Ausführungen des ersten Richters zu verweisen, wonach der diesem Rechtsstreit zu Grunde liegende Vorfall vom 16. October 1890 auf der Strecke der Geklagten zwischen den Stationen L. und B., durch welchen infolge Zusammenstosses zweier zum Schotterführen benützten Rollwagen Victoria S. körperlich beschädigt wurde, mit vollem Recht als eine Ereignung im Verkehr einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn angesehen wurde; diese Ereignung ist nach der Actenlage durch ein Verschulden der zur Ausübung des Betriebes der genannten Bahn verwendeten Personen eingetreten, welches Verschulden eben die Geklagte zu vertreten hat, zumal § 1 des citirten Gesetzes nicht bloss dann zur Anwendung zu kommen hat,

wenn der Unfall während der unmittelbaren Bewegung eines Bahnzuges herbeigeführt wurde, sondern auch dann, wenn er in den mit dem Bahnbetriebe in nothwendigen Zusammenhang stehenden Maassnahmen durch die Ausserachtlassung der zur Hintanhaltung von Unglücksfällen nöthigen Vorkehrungen entstanden ist, welch letzterer Umstand, insbesondere im vorliegenden Falle in eminenter Weise zutrifft.

Ist aber die Anwendbarkeit des Gesetzes vom 5. März 1869 für den gegenwärtigen Streitfall gerechtfertigt, dann hat die Geklagte im Sinne der §§ 1325 und 1326 a. b. G. B. Ersatz zu leisten. In dieser Richtung beschwert sich die Geklagte weiters gegen die Höhe des vom ersten Richter mit 30 kr. täglich bemessenen Verdienstentganges für die Beschädigte, sowie gegen die Höhe des einschliesslich der Entschädigung für die Verunstaltung zugesprochenen Schmerzensgeldes von 5000 fl. und vermeint die Geklagte, dass hierbei auch auf § 1304 a. b. G. B. Rücksicht zu nehmen gewesen wäre, weil die Beschädigte auch im eigenen Verschulden sei, indem das Sitzen auf einem mit Schotter beladenen Bahnwagen als an sich gefährlich jedermann einleuchten müsse, während andererseits der klägerische gesetzliche Vertreter deshalb sich unter anderem gegen das erstrichterliche Urtheil beschwert, dass der zuerkannte Verdienstentgang mit täglich 30 kr. und der als Schmerzensgeld einschliesslich der Entschädigung für die Verunstaltung zugesprochene Betrag von zusammen 5000 fl. zu geringe seien und angeblich kein Anlass gewesen sei, diesfalls vom Klagebegehren abzugehen.

Mit Bezug auf den klägerischerseits angesprochenen Verdienstentgang zeigt sich der vom ersten Richter mit 30 kr. täglich auf Lebensdauer der Victoria S. ausgemessene Betrag der Sach- und Rechtslage ganz entsprechend, wenn erwogen wird, dass nach dem Ergebnisse des bezüglichen durchgeführten Zeugenbeweises ein täglicher Verdienst von 30 kr. für eine Taglöhnerin als Durchschnittslohn erscheint, an sich nicht als übertrieben bezeichnet werden kann, zugleich aber auch mit Hinblick auf die der Beschädigten gleichzeitig als Schmerzensgeld und Entschädigung für Verunstaltung zugewiesene Summe, welche der Beschädigten gleichfalls eine kleine jährliche Rente abzuwerfen geeignet ist, nicht als zu geringe sich darstellt.

Dagegen erscheint der vom ersten Richter der Beschädigten als Schmerzensgeld und Entschädigung für ihre körperliche

Verunstaltung zuerkannte Betrag von 5000 fl. wohl zu hoch gegriffen, weil beim Ausmaasse dieser Entschädigung zwar einerseits der Grad der Verletzung, deren Folgen, die Grösse der Schmerzen, die Schwierigkeit des weiteren Fortkommens der Verletzten und die Vermögensverhältnisse des Beschädigers ins Auge gefasst werden müssen, andererseits aber auch auf die sociale Stellung der Beschädigten Rücksicht genommen werden muss, gegenüber welcher im Zusammenhange mit den vorerwähnten Erwägungen für die Beschädigte, als der dienenden Taglöhnerclasse angehörend, ein Gesammtbetrag von 3000 fl. sich als angemessen darstellt.

Dass von einem eigenen Verschulden der Verletzten keine Rede sein könne, hat bereits der erste Richter zutreffend hervorgehoben.

Der O. G. H. hat in Abänderung des oberlandesgerichtlichen Urtheiles im allein angefochtenen Ausspruche über die Höhe des Schmerzensgeldes das erstrichterliche Urtheil, insoweit mit demselben der minderjährigen Victoria S. an Schmerzensgeld einschliesslich der Entschädigung für Verunstaltung der Betrag von 5000 fl. sammt 5 Procent Zinsen vom 29. October 1891 zugesprochen wurde, wiederhergestellt, und zwar in der Erwägung, dass mit Rücksicht auf die besonders schweren Folgen der erlittenen Beschädigung und auf die lange Dauer der mit dieser Beschädigung verbundenen empfindlichen Schmerzen der in erster Instanz zugesprochene Betrag sich als angemessen darstellte.

Nr. 6.

Beweislast der Bahnanstalt bei Ansprüchen auf Ersatz des Schadens, welchen ein zur Beförderung übernommenes Thier an den Transportmitteln der Bahnanstalt verursacht.

(Entscheidung des Bagatellgerichtes in Handelssachen in Wien vom 23. Februar 1894, Z. 92762.)

Die allgemeine Depositenbank in Wien als Wiener Vieh- und Fleischmarktcassa wurde von der St.-Bahn auf Ersatz der Beschädigung an einem Waggon geklagt, die ihr durch den Transport von Vieh an die Adresse des Beklagten entstanden ist, indem hierbei der Thürrahmen des Waggons ausgebrochen wurde.

Von Seite des Geklagten wurde eingewendet, dass die Zusatzbestimmung XIV zum § 44 des Betriebsreglements vom

10. December 1892, R. G. Bl. Nr. 207, obwohl sie von der Staatsbehörde genehmigt sei, dennoch ungiltig sei, und zwar:

1. Weil sie angeblich mit dem § 1320 a. b. G. B. im Widerspruche stehe.

Aber selbst wenn ein solcher Widerspruch bestünde, würde dieser Umstand der Rechtsbeständigkeit dieser Zusatzbestimmung keinen Eintrag thun, da durch dieselbe der Bahn nur eine Beschränkung auferlegt ist. Denn während sonst über das Rechtsverhältniss zwischen Frachtführer und Frachtgeber zunächst nur der Vertrag entscheidet, der Frachtführer also in der Lage ist, die für ihn günstigsten Modalitäten zur Bedingung des Frachtgeschäftes zu machen, besteht für die Bahn in dem Betriebsreglement und den behördlich genehmigten Zusatzbestimmungen eine Schranke, über die sie nicht hinausgehen kann.

Wenn also § 1320 a. b. G. B. auch etwas anderes bestimmen würde, als die bezogene Zusatzbestimmung XIV, so bliebe diese als lex contractus dennoch giltig, wofern sie nur nicht dem Betriebsreglement widerspricht.

2. Der zweite von der Beklagten für die Ungiltigkeit der bezogenen Zusatzbestimmung XIV angeführte Grund ist der angebliche Widerspruch mit § 60 des Betriebsreglements vom 10. December 1892, indem nach Ansicht der Geklagten dieser Widerspruch darin liege, dass nach § 60 des Betriebsreglements vom 10. December 1892 keine anderen, als die dort angeführten Gebühren von der Bahn eingehoben werden dürfen, während in der Zusatzbestimmung XIV der Bahn gestattet ist, auch für aussergewöhnliche durch das Vieh während des Transportes an den Waggons verursachte Beschädigungen Ersatz zu fordern. Aber § 60 beschränkt nur die Einhebung von Gebühren für Fracht und sonstige Leistungen der Bahn; in der Zusatzbestimmung XIV ist weder von einer Frachtgebühr noch von einer Gebühr für eine andere Leistung die Rede, sondern es wird der Bahn nur gestattet, für aussergewöhnliche Beschädigung an den Waggons Ersatz zu verlangen. Es besteht daher kein Widerspruch zwischen § 60 und Zusatzbestimmung XIV.

Die Zusatzbestimmung XIV ist daher als im Sinne der Eingangsbestimmungen zum Betriebsreglement vom 10. December 1892 erlassen und von der Aufsichtsbehörde genehmigt, giltig.

Der Vertreter der Klage war aber der Ansicht, dass im Sinne dieser Zusatzbestimmung es Sache der Geklagten sei, zu erweisen, dass die Beschädigung durch Verschulden der Bahn entstanden ist. Diese Ansicht ist jedenfalls unrichtig, wie schon aus dem Wortlaute der bezogenen Zusatzbestimmung zu entnehmen ist, denn die Bahn ist nur berechtigt, für die durch das transportirte Vieh verursachten Beschädigungen Ersatz zu verlangen, es ist also ihre Sache zu beweisen, dass die Beschädigung von dem transportirten Vieh verursacht worden ist.

Der Beisatz dieser Zusatzbestimmung:

„sofern nicht die Bahnverwaltung ein Verschulden trifft" hat nicht die Bedeutung, dass es Sache der Partei ist, das Verschulden der Bahn zu erweisen, sondern besagt nur, dass die Ersatzpflicht die Partei selbst dann nicht trifft, wenn erwiesen ist, dass der Schade durch das Vieh hervorgerufen wurde, wofern diese Beschädigung zugleich durch Verschulden der Bahn entstanden ist (wie z. B. wenn der beigestellte Waggon vermöge seiner schlechten Construction selbst einem gewöhnlichen Gebrauch nicht Stand zu halten geeignet war; oder wenn das Vieh durch einen Bediensteten der Bahn gereizt wurde und infolge dessen die Beschädigung entstanden ist).

Es ist nun allerdings von der Klägerin erwiesen worden, dass der Waggon unbeschädigt abgegangen ist, und dass er beim Auswaggoniren der Thiere beschädigt war, es ist aber nicht erwiesen, dass die Beschädigung durch die Thiere während des Transportes erfolgte; denn, wenn auch das letztere durch die vernommenen Zeugen wahrscheinlich gemacht worden ist, so bleibt doch die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, dass der Schade auf andere Weise entstand.

Demzufolge war die Klage abzuweisen und es entfällt die Entscheidung darüber, ob die kritische Beschädigung eine aussergewöhnliche, also von der Partei zu tragende ist oder nicht.

Im Sinne des § 74 des Gesetzes über das Bagatellverfahren musste die Klägerin in die Kosten verurtheilt werden.

Nr. 7.

Anwendbarkeit eines für Borstenvieh publicirten Ausnahmetarifes auf eine als „Frischlinge" declarirte Sendung.

(Entscheidung des Bagatellgerichtes für Handelssachen in Wien vom 26. Februar 1894, Z. 11424.)

Die St.-Bahn wurde von Alois S. vor dem Bagatellgerichte für Handelssachen in Wien auf Rückvergütung der ihm durch Anwendung des Ausnahmetarifes für Borstenvieh auf eine Sendung von Frischlingen erwachsenen Mehrfracht von 36 fl. 71 kr. sammt 6 Procent Zinsen vom Klagstage geklagt.

Das Bagatellgericht für Handelssachen in Wien wies die Klage ab.

Gründe:

Im Allgemeinen besteht zwischen den Parteien kein Streit darüber, dass nach Punkt IX des Tarifes, Theil I, vom 1. September 1887 der directe Tarif zur Anwendung zu kommen hätte, da in dem Frachtbrief nicht enthalten war, dass nach dem gebrochenen Tarif expedirt werden soll. Der Vertreter der Klage sagt aber, im vorliegenden Falle könne der Ausnahmetarif nicht zur Anwendung kommen, weil er wohl in Bezug auf den Tarif zwischen mageren und fetten Schweinen unterscheidet, dagegen eine Position für Frischlinge, wie dies im Tarif, Theil I, Seite 35, der Fall ist, nicht enthält; für die Frage der Anwendbarkeit des Tarifes sei aber nach dem Geiste und der praktischen Handhabung desselben die strenge Einhaltung der in den Tarifen gebräuchlichen Nomenclatur maassgebend. Der Kläger beruft sich für diese Ansicht auch auf eine vorgelegte Entscheidung der Geklagten, in welcher die Bahn diese Argumentation angenommen hat. Dieser Argumentation konnte der Richter sich nicht anschliessen, weil dieser Tarif schon nach seiner Ueberschrift für Hornvieh, Borstenvieh u. s. w., überhaupt also auch für Frischlinge gilt, und gar nicht den Zweck hat, die Nomenclatur des Theiles I anzuwenden.

Die Gebühr bei der Anwendung des directen Tarifes setzt sich, falls der Normalgewichtstarif zur Anwendung kommen soll, aus zwei Factoren zusammen, deren einer, und zwar das in Anschlag zu bringende Gewicht sich aus Tarif, Theil I, Seite 34 und 35, ergiebt, während der andere der Tarifsatz ist, der aus dem Ausnahmetarif zu entnehmen ist.

Bei Berechnung der Höhe des Gewichtes kommt eine vierfache Unterscheidung des Borstenviehes (Seite 35, Tarif, Theil I) in Betracht, in Bezug auf den Frachtsatz aber nur eine zweifache, nämlich von mageren und fetten Schweinen.

Wäre die klägerische Schlussfolgerung richtig, so wäre beispielsweise der Ausnahmetarif für Hornvieh überhaupt nicht anwendbar, da dieser nur von Grosshornvieh spricht, während der Tarif, Theil I, verschiedene Kategorien unterscheidet und die Bezeichnung Grosshornvieh gar nicht enthält; das kann aber nach der citirten Aufschrift des Tarifes nicht richtig sein. Ja auch die vom Kläger zugegebene beschränkte Anwendbarkeit des Ausnahmetarifes „auf fette und magere" Schweine wäre nicht gegeben, da auch hier eine Uebereinstimmung in der Nomenclatur zwischen dem Tarif, Theil I, und dem Ausnahmetarif nicht besteht, indem der erstere von „mageren" und „gemästeten", der letztere aber von „mageren" und „fetten" Schweinen handelt.

Es wäre daher der Ausnahmetarif auch nur auf magere Schweine anwendbar, was aber wiederum der Ueberschrift widerspricht. Aus dem vorgelegten Commissionsresumé Nr. 26 des westungarisch-österreichischen Eisenbahnverbandes ergiebt sich übrigens, dass die kritische Eintheilung nur mit Rücksicht auf die Einwirkungen, welche der Südbahntarif in dem Verkehrsgebiete des genannten Verbandes ausübt, getroffen wurde.

Auf die erwähnte vorgelegte Entscheidung der beklagten Bahn konnte keine Rücksicht genommen werden, weil die Verfügung eines Bahnorganes in einem anderen Falle für die vorliegende Rechtsfrage nicht präjudicirlich sein kann. Aus dem Gesagten ergiebt sich, dass der von der Bahn angewandte Tarif der richtige war. Es musste daher das Klagebegehren abgewiesen und Kläger im Sinne § 74 des Gesetzes über das Bagatellverfahren in die Kosten verurtheilt werden.

Nr. 8.

Die Eisenbahnunternehmung ist verpflichtet, die Entschädigung für künftigen Verdienstentgang an ein durch eine Ereignung im Betrieb verletztes und erwerbsunfähig gewordenes Kind sofort und nicht erst dann zu bezahlen, wenn letzteres das erwerbsfähige Alter erreicht hat. Rücksichtnahme auf den Grad des Verschuldens des Beschädigers bei Bemessung des Schmerzensgeldes.

(Entscheidung des O. G. H. vom 8. März 1894, Z. 2707; Abänderung der Urtheile des O. L. G. Wien vom 29. December 1893, Z. 16659, und des H. G. Wien vom 31. October 1893, Z. 31982.)

Die $4^1/_2$jährige Sofie B. ging unbemerkt aus der Wohnung ihrer Eltern auf die Strasse und wurde von einem die Strasse

übersetzenden Zuge der Localbahn D.-W. überfahren und am Arme so schwer verletzt, dass eine Amputation des Armes erfolgen musste.

Leopold B. klagte als gesetzlicher Vertreter der Verletzten die Bahnunternehmung auf Ersatz der Heilungskosten per 313 fl. 73 kr., Entschädigung für künftigen Verdienstentgang und Verunstaltung per 20.000 fl. und auf Zahlung von Schmerzensgeld per 15.000 fl.

Das H. G. Wien verurtheilte die Geklagte zur Zahlung des Betrages von 4000 fl. für Verunstaltung und eines Schmerzensgeldes von 8000 fl.; dagegen wies das H. G. das Begehren um Ersatz für künftigen Erwerbsentgang derzeit ab, da der § 1325 a. b. G. B. eine Ersatzpflicht für Verdienstentgang nur für den Fall statuire, als der Beschädigte zum Erwerbe unfähig wird.

Das O. L. G. Wien änderte das Urtheil der ersten Instanz und sprach der minderjährigen Sofie B. als Ersatz für künftigen Erwerbsentgang und Verunstaltung einen Betrag von 10.000 fl. sammt 5 Procent Zinsen vom 11. Juni 1892 zu.

Gründe:

Das Verschulden der Geklagten rücksichtlich der Organe derselben an dem der unmündigen Sofie B. am 9. Mai 1891 zugestossenen Unfalle ist nicht nur in der gesetzlichen Vermuthung des § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869 begründet, sondern auch durch das Strafurtheil des K. G. Sambor vom 14. Januar 1892, Z. 11150, und das Gutachten der Sachverständigen dargethan, und wird in dieser Beziehung gegenüber der Beschwerde des geklagten Theiles lediglich auf die sachgemässe Begründung der ersten Instanz verwiesen. Wenn die Geklagte sich darauf beruft, dass das hauptsächlichste Verschulden an dem Unfalle den Leopold B. treffe, weil dieser sein damals $4^1/_2$jähriges Kind Sofie ohne die erforderliche Aufsicht gelassen habe, so hat bereits die erste Instanz zutreffend bemerkt, dass ein Verschulden des Beschädigten nicht vorliege, indem der Sofie B. wegen ihrer Unmündigkeit ein Verschulden nicht imputirt werden könne.

Es kann aber auch in der Unterlassung der gehörigen Beaufsichtigung des Kindes, selbst wenn dieser Umstand erwiesen wäre, eine unabwendbare Handlung einer dritten Person im Sinne des § 2 des bezogenen Gesetzes nicht erkannt werden, weil die aus der in Rede stehenden

Omissionshandlung für die unmündige Sofie B. entstandene Gefahr leicht hätte abgewendet werden können und zweifellos abgewendet worden wäre, wenn, wie die bezeichneten Sachverständigen es als nothwendig befunden haben und wie dies auch Artikel 10, Punkt 46, der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehr auf Localbahnen, mit Ausnahme besonders günstiger Verhältnisse, wie sie hier nicht vorliegen, vorschreibt, dem Eisenbahnzug, welcher auf der Station W. verschoben wurde und den Unfall verursacht hat, ein Mann mit Signalmitteln vorausgegangen wäre.

Zudem liegt ein Verschulden des Leopold Z. in Hinsicht der gehörigen Beaufsichtigung seines Kindes überhaupt nicht vor, weil Geklagte selbst im Gegenschlusse anführt, es ergebe sich aus den strafgerichtlichen Acten, dass sich Sophie B. unbemerkt aus der Wohnung ihrer Eltern entfernte und von der eben vorübergehenden 13jährigen Ernestine S. geladen wurde, in das Nachbarhaus spielen zu gehen, dass die beiden Kinder sohin die Gasse entlang gingen, dass die Stelle, wo die Eisenbahn die Gasse übersetzt (und wo der Unfall sich ereignete) nur wenige Meter von der Wohnung der Ehegatten B. entfernt ist, dass schon wenige Minuten nach der Entfernung des Kindes die Dienstmagd R. nach dem Kinde sah, dass jedoch der Unfall bereits geschehen war und dass die k. k. Staatsanwaltschaft in S. in Erwägung dieser Umstände, insbesondere aber der Kürze des Augenblickes, während dessen das Kind nicht beaufsichtigt wurde, es unterliess, der Mutter desselben, respective der Dienstmagd eine Sorglosigkeit zur Last zu legen.

Mit Rücksicht auf diese Thatsache kann von einem Verschulden des Leopold B. nicht gesprochen werden und daher auch von einer verhältnissmässigen Theilung des Schadens im Sinne der §§ 1302 und 1304 a. b. G. B. nicht gesprochen werden.

Die Geklagte hat mithin gemäss § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, Ersatz nach Maassgabe der §§ 1325 bis 1327 a. b. G. B. zu leisten. In dieser Hinsicht begehrt Leopold B. namens seiner minderjährigen Tochter zunächst aus dem Titel der §§ 1325 und 1326 a. b. G. B. als Ersatz für Erwerbsentgang und Verunstaltung die Summe von 20.000 fl. und hat die I. Instanz der Klägerin als Ersatz für Verunstaltung den Betrag per 4000 fl. zuerkannt; das Begehren auf Ersatz für künftigen Erwerbsentgang jedoch „derzeit" abgewiesen.

Erwägt man nun, dass eine körperliche Verunstaltung eines Menschen, und zwar im gegebenen Falle der Verlust des linken Armes, eine Schätzung überhaupt nicht zulässt, und dass hiervon auch § 1326 a. b. G. B. keine Ausnahme macht, indem diese Gesetzesstelle nur bestimmt, dass hierauf bei Personen weiblichen Geschlechtes, insofern bei der Bemessung der Entschädigung Rücksicht genommen werden muss, als dadurch das bessere Fortkommen der verletzten Person beeinträchtigt wird; so lässt sich der Anspruch auf Entschädigung für Erwerbsentgang und Verunstaltung füglich nicht trennen, und erscheint es unzulässig, einerseits das Begehren auf Ersatz eines Erwerbsentganges derzeit abzuweisen, andererseits jedoch einen besonderen Ersatz für die an sich nicht schätzbare Verunstaltung zuzuerkennen.

Es erscheint aber auch die Abweisung des Ersatzes an künftigem Erwerbsentgang nicht gerechtfertigt, weil es keines weiteren Beweises bedarf, dass der Verlust des linken Armes (nach dem Befunde der Sachverständigen erfolgte die Amputation am unteren Drittel des Oberarmes) für die minderjährige Sofie B. eine sehr bedeutende und dauernde Beeinträchtigung ihrer künftigen Erwerbsfähigkeit nach sich ziehen wird und dass durch die hiermit verbundene Verunstaltung auch deren besseres Fortkommen im grossen Maasse behindert erscheint. Es kann daher der Anspruch auf Ersatz des Schadens und Verdienstentganges, wenn auch derzeit ein bestimmter künftig entgehender Verdienst nicht nachgewiesen ist, keineswegs als verfrüht angesehen und auch die Einwendung, dass es ungewiss sei, ob die am 8. November 1886 geborene, somit derzeit im 8. Lebensjahre stehende Sofie B. das Alter der Erwerbsfähigkeit überhaupt erreichen werde, nicht beachtet werden, zumal feststeht, dass die Verletzung der minderjährigen Sofie jedenfalls in Hinkunft einen Verdienstentgang zur Folge haben muss.

Die Einwendung, dass der Verletzte möglicherweise dieses oder jenes Alter nicht erreichen könne, könnte auch einer bereits erwerbsfähigen Person entgegengesetzt werden, und ist es eben Sache des Richters, die Art und die Höhe der zu leistenden Entschädigung unter Berücksichtigung aller obwaltenden Verhältnisse zu bestimmen. Nur in Ansehung dieser Frage erscheint die obige Einwendung der Geklagten insofern von Bedeutung, als hiernach zu erwägen sein wird, ob der Klägerin als Entschädigung ein Capitalsbetrag oder

etwa eine jährliche, erst vom Zeitpunkte ihrer Erwerbsfähigkeit von zu leistende Rente zuzuerkennen sei. Zieht man nun in Betracht, dass die Verletzte weiblichen Geschlechtes ist, dass daher ihr besseres Fortkommen und insbesondere die Möglichkeit ihrer seinerzeitigen Verehelichung weit mehr durch den Zuspruch eines entsprechenden Capitales als einer jährlichen Rente gesichert wird; dass dermalen keinerlei Wahrscheinlichkeit vorliegt, dass die minderjährige Sofie B. etwa das heiratsfähige Alter nicht erreichen könnte, zumal dieselbe in dem Befunde der sachverständigen Aerzte als ein sehr gut entwickeltes und genährtes Kind bezeichnet wird, und dass auch die Klage auf Zuerkennung eines Capitales, nicht aber einer Rente gerichtet ist, so erachtet das O. L. G. nach reiflicher Erwägung in Würdigung aller in Betracht kommenden Umstände und Verhältnisse der minderjährigen Sofie B. als Entschädigung für ihren künftigen Erwerbsentgang unter Rücksichtnahme auf die mit der Verletzung verbundene Verunstaltung ein Capital in der für angemessen erachteten Höhe von 10.000 fl. zuzuerkennen, den nicht gerechtfertigten Mehranspruch per 10.000 fl. jedoch abzuweisen.

An Schmerzensgeld hat die erste Instanz der Verletzten statt der verlangten 15.000 fl. einen Betrag per 8000 fl. zuerkannt.

Auch hiergegen beschweren sich beide Theile. Wenn nun entsprechend gewürdigt wird, dass nach dem Gutachten der Sachverständigen die Schmerzen bei Zermalmung der Gliedmassen gewöhnlich sehr bedeutend sind, dass die minderjährige Sofie zufolge eines Neuroms, welches sich an der Amputationsstelle gebildet hat, auch dermalen noch sehr empfindliche Schmerzen zu leiden hat, und dass die schmerzhaften Neurome nur durch eine neue Amputation und Exstirpation der Neurome beseitigt werden können, obwohl auch in einem solchen Falle eine Recidive des Neuroms nicht ausgeschlossen sei, wenn weiters erwogen wird, dass das Schmerzensgeld den rechtlichen Charakter einer Privatstrafe an sich trägt und daher bei dessen Bemessung nicht bloss die erlittenen Schmerzen, sondern auch die Beschaffenheit des die Ersatzpflicht begründenden Verschuldens in Betracht zu ziehen ist, und dass im gegebenen Falle das Verschulden des Zugsführers Ferdinand M. mit Rücksicht auf die im strafgerichtlichen Urtheile des k. k. K. G. in Sambor vom 14. Januar 1892, Z. 11150, festgestellten Thatsachen auf

eine ganz auffallende Sorglosigkeit desselben (§ 1324 a. b. G. B.) zurückgeführt werden muss und in keiner Weise entschuldigt werden kann, so wurde ein Schmerzensgeld im Betrage von 10.000 fl. für angemessen erachtet und die Klage nur in Ansehung des mehrbegehrten Betrages per 5000 fl. abgewiesen.

Die Geklagte beschwert sich ferner dagegen, dass die erste Instanz dieselbe zur Zahlung der der minderjährigen Sofie B. zuerkannten Beträge zu Handen des Vaters derselben, Leopold B., verhalten hat, und zwar mit Recht, weil Leopold B. zur Empfangnahme der betreffenden Entschädigungsbeträge gerichtlich nicht legitimirt erscheint. Es wurde daher in Abänderung der erstgerichtlichen Entscheidung ausgesprochen, dass die der minderjährigen Sofie B. zuerkannten Beträge zu Gerichtshanden zu erlegen sein werden.

Die Beschwerde der Geklagten gegen Punkt 2 des erstrichterlichen Urtheiles kann nicht als begründet erkannt werden, weil der von Leopold B. im eigenen Namen angesprochene Ersatz der von ihm bestrittenen Heilungskosten zusammen per 313 fl. 75 kr. als ein sehr mässiger bezeichnet werden muss, weil auch die unter denselben vorkommenden, von der Geklagten beanständeten, nicht direct zu den Heilungskosten gehörenden Auslagen der Natur der Sache nach offenbar nothwendig waren, daher deren Ersatz dem Kläger Leopold B. gemäss §§ 1042 und 1325 a. b. G. B. gebührt, weil übrigens diese Auslagen dem Genannten ohnehin nur gegen Ablegung des Haupteides zuerkannt wurden, und weil, wie bereits oben ausgeführt wurde, ein Verschulden demselben nicht zur Last fällt, daher aus diesem Grunde weder eine Abweisung des bezüglichen Begehrens noch eine Theilung des Anspruches im Sinne der §§ 1302 und 1304 des a. b. G. B. gerechtfertigt wäre.

Der O. G. H. hat in Abänderung des Urtheiles zweiter Instanz der minderjährigen Sofie B. als Ersatz für künftigen Verdienstentgang und Verunstaltung den Betrag von 5000 fl. und an Schmerzensgeld den Betrag von 8000 fl. zugesprochen.

Gründe:

Insoweit die Revisionsbeschwerde der Geklagten dagegen gerüstet ist, dass der minderjährigen Sofie B. überhaupt ein Betrag als Ersatz für künftigen Erwerbsentgang zugesprochen

wurde, kann diese Beschwerde als begründet nicht angesehen werden. Diesfalls wird auf die erschöpfende, der Sachlage und dem Gesetze entsprechende und durch die Revisionsausführungen nicht widerlegte oberlandesgerichtliche Begründung gewiesen.

Hingegen stellt sich die Revisionsbeschwerde der Geklagten in Betreff der Höhe der Beträge, welche der minderjährigen Sofie B. zuerkannt wurden, als begründet dar.

Nachdem die erste Instanz das Schmerzensgeld mit 8000 fl. bemessen und die zweite Instanz diesen Betrag auf 10.000 fl. erhöht hat, ist der dritten Instanz mit Rücksicht auf die Bestimmung des § 51 des J. H. D. vom 24. October 1845, J. G. S. Nr. 90, die Möglichkeit benommen, einen geringeren Betrag als 8000 fl. als Schmerzensgeld zuzuerkennen. Die Umstände nun, welche zur Begründung der Erhöhung des Schmerzensgeldes auf 10.000 fl. in zweiter Instanz in Betracht kommen, haben bereits in erster Instanz bei Bemessung des Schmerzengeldes mit 8000 fl. die vollste Würdigung gefunden und ist das mit diesem Betrage zugesprochene Schmerzensgeld nichts weniger als zu niedrig bemessen.

Was den für Verunstaltung und künftigen Erwerbsentgang erhobenen klägerischen Ausspruch anbelangt, hat die erster Instanz für die Verunstaltung 4000 fl. zugesprochen und den Ausspruch auf Ersatz für künftigen Erwerbsentgang derzeit abgewiesen, während die zweite Instanz als Ersatz für künftigen Erwerbsentgang und für die Verunstaltung einen Betrag von 10.000 fl. zuzuerkennen fand. Wenn nun erwogen wird, dass auf die Verunstaltung gemäss § 1326 a. b. G. B. nur insofern Rücksicht zu nehmen ist, als dadurch das bessere Fortkommen der Beschädigten verhindert werden kann, und wenn weiters in Betracht gezogen wird, dass die Verhältnisse der Beschädigten mit Rücksichtnahme auf den Stand ihrer Eltern und auf ihren Zuständigkeitsort keineswegs derart beschaffen sind, dass eine Anwartschaft der Beschädigten auf eine das standes- und landesübliche Maass übersteigende Versorgung irgendwie als berechtigt angesehen werden könnte, muss der ihr in zweiter Instanz als Ersatz für Verunstaltung und künftigen Erwerbsentgang zuerkannte Betrag von 10.000 fl. als ein übermässiger und mit den thatsächlichen Verhältnissen durchaus nicht im Einklange stehender bezeichnet werden. Vielmehr stellt sich die Hälfte dieser

Summe, d. i. der Betrag von 5000 fl., als entsprechend dar und dies unter Bedachtnahme auf den in erster Instanz für Verunstaltung allein unter Vorbehalt des Rechtsweges für den Ausspruch auf Ersatz für künftigen Erwerbsentgang zuerkannten Betrag von 4000 fl. und auf die bezogene Bestimmung des § 51 des Gesetzes über das summarische Verfahren.

Die gegen die Abweisung des für Verunstaltung und künftigen Erwerbsentgang geforderten Mehrbetrages gerichtete klägerische Revisionsbeschwerde ist um so unbegründeter, als für die Beschädigte sicherlich kein Anlass vorliegt, sich über zu geringe Höhe der ihr zuerkannten Ersatzbeträge zu beschweren. Ebenso unbegründet ist die klägerische Revisionsbeschwerde, insofern dieselbe die Zahlung der zuerkannten Capitalsbeträge zu Handen des Vaters statt zu Handen der Curatelsbehörde anstrebt.

Nr. 9.

Erwerbsteuer von der Eisenbahnbau-Unternehmung in einem einzelnen Bezirke. Verfahren und Steuerausmaass.

(Entscheidung des V. G. H. vom 10. März 1894, Z. 907.)

Die Firma R. & B. beschwerte sich vor dem V. G. H. über die Entscheidung der Finanzdirection Laibach vom 4. März 1893, Z. 13495, in Betreff der Höhe der mit dieser Entscheidung für den Bau der Unterkrainerbahnen vorgeschriebenen Erwerbsteuer und stützte die Beschwerde im Wesentlichen darauf, dass bei der Bestimmung des Steuersatzes auf die Erwerbsteuer, welche die beschwerdeführende Firma für ihre Unternehmung in Wien, sowie für die Ausführung des Baues der genannten Bahnen im Gebiete der Stadt Laibach und im Bezirke Gottschee zu entrichten hat, keine Rücksicht genommen wurde, dass die angefochtene Entscheidung auf keiner umständlichen Begründung beruhe, und dass der in Anwendung gebrachte Steuersatz, mit Rücksicht auf die concreten Umstände der Ertragsfähigkeit der besteuerten Unternehmung nicht entspreche.

Der V. G. H. wies die Beschwerde als unbegründet ab.

Gründe:

Der V. G. H. hat zunächst den ersten Beschwerdepunkt schon darum als unbegründet erkannt, weil nach den Aus-

führungen der Beschwerde selbst, das von der Firma Brüder R. & B. in den Bezirken Stadt Laibach, Umgebung Laibach und Gottschee betriebene Bauunternehmungsgewerbe zufolge des Finanzministertalerlasses vom 24. November 1892, Z. 42135, in jedem der drei erwähnten Bezirke abgesondert angemeldet wurde und demgemäss auch ebenda in rechtskräftiger Weise selbständig besteuert worden ist. — Aus diesem Grunde hat dann offenbar die beschwerdeführende Firma bei der vorliegenden Erwerbsteuerverhandlung sowohl in der ersten als auch in der zweiten Instanz jede Bezugnahme auf die ihr in Wien und in den vorgenannten anderen Krainer Bezirken bemessene Erwerbsteuer unterlassen und sich damit des Rechtes begeben, dieses Argument mit Rechtswirkung zur weiteren Geltung zu bringen.

Bezüglich der Höhe der Erwerbsteuer hat übrigens die beschwerdeführende Firma im Recurszuge einen Erfolg erzielt, indem diese Steuer, welche von der ersten Instanz nach der 6. Classe der I. Hauptbeschäftigungsabtheilung mit 735 fl. bemessen worden war, von der Finanzdirection auf die Jahresquote von 525 fl. herabgesetzt worden ist. — Wenn trotzdem die beschwerdeführende Firma in dem zweiten Beschwerdepunkte die Begründung, welche der bezüglichen Entscheidung beigegeben ist, nicht für ausreichend erachtet, so ist dagegen zu erinnern, dass ihr ja freistand, gegen die von der ersten Instanz verfügte Steuerbemessung von dem im § 2 des Gesetzes vom 19. März 1876, R. G. Bl. Nr. 28, vorgesehenen Rechte Gebrauch zu machen. Da sie jedoch, ohne um die Bekanntgabe näherer und umständlicher Gründe einzuschreiten, ohneweiters ihren Recurs eingebracht hat, so kann sie nunmehr die erflossene Entscheidung bloss aus dem formalen Grunde der Unvollständigkeit der Begründung nicht mehr bestreiten.

Was endlich den dritten Beschwerdepunkt anbelangt, so ist zu bemerken, dass die Entscheidung, nach welcher Classe jede einzelne Unternehmung zu besteuern ist, unter Voraussetzung der Einhaltung des gesetzlichen Verfahrens und der vom Gesetze gezogenen Grenzen, nach § 8 des Erwerbsteuerpatentes vom 16. December 1815 dem freien Ermessen der Finanzbehörden überlassen ist, weshalb sich der auf einzelne Unternehmungen angewendete Steuersatz der Cognition des V. G. H. entzieht.

Da nun, wie die Verhandlungsacten bezeugen, im vorliegenden Falle die Erwerbsteuererklärung von der beschwerdeführenden Firma abgefordert und das Gutachten der Ortsobrigkeit eingeholt wurde, somit das gesetzlich vorgeschriebene Verfahren, das ja auch in der Beschwerde nicht beanständet wird, eingehalten wurde und der gewählte Steuersatz von 525 fl. ein tarifmässiger ist, so war die Beschwerde als unbegründet abzuweisen.

Nr. 10.

Das Honorar eines bei der k. k. Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen nicht dauernd angestellten, sondern gegen einmonatliche Kündigung in Verwendung stehenden Ingenieurs kann für die Zukunft nicht in Execution gezogen werden.

(Entscheidung des O. G. H. vom 20. März 1894, Z. 3290; Bestätigung der Entscheidung des O. L. G. Graz vom 29. November 1893, Z. 11582; Abänderung des Bescheides des städt.-deleg. B. G. Laibach vom 13. October 1893, Z. 13718.)

Zur Einbringung einer dem A. wider B. zuerkannten Forderung wurde erstrichterlich die executive Einantwortung eines Drittels der Bezüge des Schuldners als angestellten Ingenieurs bei der k. k. Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen im Bauleitungsbureau der Unterkrainerbahnen unter Freilassung eines Jahresbetrages von 800 fl. bewilligt.

Ueber Recurs des B. wies das O. L. G. Graz in Abänderung des erstrichterlichen Bescheides das Executionsgesuch des A. ab, und der O. G. H. fand die betreffende Verordnung in der Erwägung zu bestätigen, dass der B. zufolge Note der Eisenbahnbauleitung kein definitiver Beamter der k. k. österreichischen Staatsbahnen ist, sondern nur für die Dauer des Bedarfes bei der Grundeinlösung der Unterkrainerbahnen gegen ein Monatshonorar von 180 fl. mit Vorbehalt einmonatlicher Kündigung aufgenommen wurde, er demnach zu den in den §§ 1 und 2 des Gesetzes vom 21. April 1882, R. G. Bl. Nr. 123, angeführten Beamten mit ständigen Dienstbezügen nicht gehörte, daher auch die Bestimmungen dieses Gesetzes auf seine Bezüge keine Anwendung finden; dass diesfalls auch das Gesetz vom 26. Mai 1888, R. G. Bl. Nr. 75, ausser Betracht bleiben muss, weil die Bedienstung weder auf ein Jahr bestimmt, noch eine Kündigungsfrist von drei Monaten, sondern eine solche von einem Monate für die Auflösung des

Vertrages festgesetzt ist; dass das vom Schuldner bezogene Honorar lediglich als das Entgelt einer Person anzusehen ist, welche ohne dauernde Anstellung ihre Thätigkeit ausschliesslich oder vorzugsweise im Arbeits- oder Dienstverhältnisse verwendet; es finden somit in Ansehung der Execution auf ein derartiges Entgelt die Bestimmungen des § 3 des Gesetzes vom 29. April 1873, R. G. Bl. Nr. 68, Anwendung, nach welchen die Beschlagnahme künftiger Lohnabzugsraten unzulässig ist.

Nr. 11.

Interpretation einer Refactiepublication, nach welcher die Refactie für die Winterperiode nur liquidirt wird, wenn in der nachfolgenden Sommerperiode von demselben Verfrächter ein dreimal so grosses Frachtquantum als expedirt nachgewiesen wird wie in der Winterperiode.

(Entscheidung des Bagatellgerichtes für Handelssachen in Wien vom 20. März 1894, Z. 111423.)

Gebrüder St. belangten die St.-Bahn vor dem Bagatellgerichte für Handelssachen in Wien auf Ausfolgung der Refactie von 2 fl. 4 kr. für 2040 Kilogramm Frachtgut, welche sie in der Zeit vom 15. December 1891 bis 28. Februar 1892 auf der Strecke der Geklagten befördert haben.

Die Geklagte verweigerte die Bezahlung unter Berufung auf die im Verordnungsblatte vom 12. December 1891, Nr. 145, publicirte Refactietabelle, in welcher sub I der allgemeinen Bestimmungen Refactien für die während der Zeitdauer vom 15. December 1891 bis Ende Februar 1892 expedirten Quantitäten nur in dem Falle liquidirt werden, wenn von einem und demselben Versender in der Zeit vom 1. März bis Ende November 1892 ein dreimal so grosses Quantum in derselben Richtung als expedirt nachgewiesen wird, wie während der oben erwähnten Winterperiode.

Nun haben die Kläger für die Zeit vom 15. December 1891 bis 28. Februar 1892 2980 Kilogramm angemeldet, während für die Zeit vom 1. März bis 30. November 1892 6454 Kilogramm als versendet angemeldet wurden, und da in der Zeit vom 1. März bis 30. November 1892 nicht das dreifache Quantum als versendet erreicht wurde, so sei die geklagte Gesellschaft zur Gewährung der Refactie für die Sendungen vom 15. December 1891 bis 28. Februar 1892 nicht verpflichtet.

Die Kläger führen an, dass sie auch nur die Refactie von einem in der Zeit vom 15. December 1891 bis 28. Februar 1892 versendeten Quantum ansprechen, welches einem Drittel der in der darauffolgenden Sommerperiode versendeten Quantität entspricht, während sie auf die Refactie des in der genannten Winterperiode versendeten Mehrquantums verzichten.

Es können nun die citirten Bestimmungen über die Refactien nicht den Sinn haben, denjenigen, welcher in der Winterperiode mehr verfrachtet, als ein Drittel in der Sommerperiode, schlechter zu stellen, als denjenigen, welcher in dieser Winterperiode weniger verfrachtet oder weniger als verfrachtet angemeldet hat, damit nur die Menge des im Sommer verfrachteten dreimal so gross sei als im Winter.

Das Bagatellgericht wies die Klage ab.

Gründe:

Der Auffassung der Kläger widerspricht der Wortlaut der in Rede stehenden Bestimmungen, welche deutlich und unzweifelhaft der Auffassung der geklagten Gesellschaft entspricht.

Wenn die Auffassung der Kläger richtig wäre, so müsste diese Bestimmung dahin lauten, dass jener Theil des im Winter versendeten Quantums, welcher dem dritten Theil des in der Sommersaison verfrachteten Quantums entspricht, Refactie geniesst.

Dem ist aber nicht so. Vielmehr muss mit Rücksicht auf die im zweiten Absatze des Punktes I der allgemeinen Bestimmungen der betreffenden Refactietabelle I vom 12. December 1891 enthaltenen Bestimmung, dass die Documente über das Quantum der in der Wintersaison 1891 auf 1892 expedirten Sendungen spätestens bis Ende Mai 1892 und die Sendungen in der darauf folgenden Sommersaison bis spätestens Ende April 1893 vorzulegen sind, angenommen werden, dass bei Schaffung dieser Bestimmung von der Ansicht ausgegangen wurde, jedermann werde bestrebt sein, so viel Refactie als möglich für die Wintersendungen zu erhalten und werden daher wohl alle in der Wintersaison gemachten Sendungen anmelden, und werden daher, um diese Refactie zu bekommen, genöthigt sein, das dreifache Quantum in der darauffolgenden Sommersaison durch die geklagte Gesellschaft zu verfrachten, wodurch der Zweck, die nur in der Sommersaison in Betracht

kommende Concurrenz der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft zu bestehen, möglichst vollständig erreicht werden wird.

Demgemäss schloss sich der Richter der Auffassung der Geklagten über den Sinn und den Zweck der citirten Refactiebestimmung an, und war das Klagebegehren abzuweisen. Der Ausspruch über die Gerichtskosten stützt sich auf § 74 des Bagatellverfahrens.

Nr. 12.

Ein im Betriebe einer Eisenbahnunternehmung stehendes Lebensmittelmagazin, mit dem eine Speculationsabsicht nicht verbunden ist, fällt nicht unter die Bestimmungen der Gewerbeordnung.

(Entscheidung des V. G. H. vom 21. März 1894, Z. 1100.)

Die k. k. priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft beschwerte sich vor dem V. G. H. gegen die Entscheidung des k. k. Handelsministeriums vom 18. December 1892, Z. 54322 ex 1891, betreffend die Mitgliedschaft der genannten Eisenbahngesellschaft als Inhaberin eines Lebensmittelmagazines in Žižkov beim dortigen Handelsgremium.

Der V. G. H. hob die angefochtene Entscheidung nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, auf.

Gründe:

Mit der angefochtenen Entscheidung wurde ausgesprochen, dass die k. k. priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft durch den Betrieb des Lebensmittelmagazines in Žižkov zufolge der Bestimmung des § 107 der Gewerbeordnung, und zwar schon mit dem Antritte des Gewerbes, Mitglied des Handelsgremiums in Žižkov geworden und zur Leistung der genossenschaftlichen Incorporationsgebühr, sowie der Genossenschaftsbeiträge, welche vom Jahre 1888 in Anspruch genommen wurden, verpflichtet sei.

Diese Entscheidung geht von der im bezogenen § 107 der Gewerbeordnung aufgestellten Voraussetzung aus, dass das von der k. k. priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn in Žižkov betriebene Lebensmittelmagazin ein Gewerbe sei, das ist eine Unternehmung, auf welche an sich die Bestimmungen der Gewerbeordnung vom 20. December 1859, R. G. Bl. Nr. 227, Anwendung zu finden haben.

Nach Artikel IV des Kundmachungspatentes zur bezogenen Gewerbeordnung haben die Bestimmungen derselben für alle gewerbsmässig betriebenen Beschäftigungen zu gelten, sie mögen die Hervorbringung, Bearbeitung oder Umgestaltung von Verkehrsgegenständen, den Betrieb von Handelsgeschäften oder die Verrichtung von Dienstleistungen und Arbeiten zum Gegenstande haben.

Von diesen Arten der gewerbsmässigen Thätigkeit kann bei dem fraglichen Lebensmittelmagazine nur der Betrieb von Handelsgeschäften in Erwägung kommen und in der That erblickt auch die angefochtene Entscheidung darin, dass die Eisenbahngesellschaft Lebensmittel im Grossen einkauft, um sie in ihrem Žižkover Lebensmittelmagazine an die bezugsberechtigten dritten Personen zu verkaufen, den Betrieb von Handelsgeschäften nach Artikel 271 H. G. B., dessen Ständigkeit eben die Qualification des Gewerbes herbeiführen soll.

Nun ist es allerdings richtig, dass der Artikel 271 H. G. B. in seiner Z. 1 den Kauf oder die anderweitige Anschaffung von Waaren, um dieselben weiter zu veräussern, als Handelsgeschäft anführt, aber ebenso richtig und zweifellos ist es, dass alle in diesem Artikel 271 unter Z. 1 bis 4 aufgezählten Handelsgeschäfte die Natur von sogenannten absoluten oder objectiven Handelsgeschäften an sich tragen, deren charakteristisches Merkmal in der Speculationsabsicht desjenigen gelegen ist, der sie unternimmt, so dass — zum vorliegenden Falle zurückkehrend — von dem im Artikel 271, Z. 1, behandelten Speculationskaufe nur dann gesprochen werden kann, wenn der Ankauf oder die anderweitige Anschaffung der Waare in der beim Ankaufe auf Seite des Ankaufenden bestehenden Absicht erfolgte, bei der Weiterveräusserung derselben für sich einen Gewinn zu erzielen.

Alle anderweitigen Waarenankäufe oder Anschaffungen, auch wenn sie zum Zwecke der Weiterveräusserung vorgenommen wurden, können als Handelsgeschäfte des Artikel 271, Z. 1 H. G. B., nicht qualificirt werden.

Demnach kommt nur zu untersuchen, ob die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft bei dem Ankaufe der Waaren für das Žižkover Lebensmittelmagazin die Absicht hat, bei dem Verkaufe derselben an die bezugsberechtigten Personen für sich einen Gewinn zu erzielen.

In dieser Beziehung spricht der Artikel 1 des I. Theiles Lebensmittelmagazine der „Instruction III, Gebarung der Lebensmittelmagazine und Speiseanstalten", nachdem im § 1 der Zweck der Lebensmittelmagazine dahin festgestellt ist, „dem Personale der Gesellschaft Gelegenheit zu bieten, sich die nothwendigsten Lebensmittel in bester Qualität und zu möglichst billigen Preisen zu verschaffen", im § 2 ganz klar und deutlich aus, „dass dieser Zweck angestrebt wird durch Ankauf im Grossen, durch Verzichtleistung auf Gewinn aus dem Betriebe der Lebensmittelmagazine und durch Begünstigungen, welche die Gesellschaft denselben gewährt".

Damit ist wohl auf das bestimmteste ausgesprochen, dass die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft bei dem Betriebe der Lebensmittelmagazine eine Speculationsabsicht nicht verfolgt, und es ergiebt sich auch aus dem Nachtrag 1 zur Instruction Nr. III über die Gebarung der Lebensmittelmagazine, insbesondere aus den Artikeln 4 und 5, dass die angeschafften Waaren nur zu den Anschaffungspreisen unter Zuschlag lediglich der eigentlichen Regiekosten, also mit Ausschluss jeden Gewinnes, an die Bezugsberechtigten weiter abgegeben werden.

Die angefochtene Entscheidung geht wohl auch selbst davon aus, dass die Eisenbahngesellschaft bei dem Betriebe der Lebensmittelmagazine einen „unmittelbaren Gewinn zu erzielen nicht beabsichtige", vermeint jedoch die Gewerbsmässigkeit dieses Betriebes damit begründen zu können, dass die Gesellschaft hierbei dennoch in ihrem eigenen Interesse gelegene wirthschaftliche Zwecke verfolge.

Allein abgesehen davon, dass die wirthschaftlichen Zwecke, welche durch die Lebensmittelmagazine verfolgt werden sollen, gewiss nicht die der Gesellschaft, sondern ausschliesslich jene des bezugsberechtigten Personales derselben sein können, geht es durchaus nicht an, der den absoluten Handelsgeschäften nothwendig innewohnenden Speculationsabsicht eine derart weite Ausdehnung zu geben, als ob in dieselbe jedes wirthschaftliche Interesse zu fallen hätte, vielmehr kann als Object der Speculation ausschliesslich nur das aus dem Ankaufe und dem Weiterverkaufe einer bestimmten Waare sich ergebende finanzielle Resultat betrachtet werden, welches gezeigtermaassen für die Eisenbahngesellschaft im Betriebe der Lebensmittelmagazine kein gewinnbringendes ist, indem dieselbe laut § 21 des vorbezogenen

„Nachtrages I" gestattet, dass die Artikel der Lebensmittelmagazine bei Versendungen als Regiegut (mit begünstigten Frachtsätzen) zu behandeln sind.

Diesemnach erscheint bei den für die Lebensmittelmagazine bewerkstelligten Waarenanschaffungen jede Speculationsabsicht ausgeschlossen, die betreffenden Anschaffungsgeschäfte sind nicht Handelsgeschäfte im Sinne des Artikel 271 H. G. B., es liegt demnach bei dem Lebensmittelmagazine der beschwerdeführenden Gesellschaft in Žižkov ein Betrieb von Handelsgeschäften nicht vor, auf dieses Magazin finden die Bestimmungen der Gewerbeordnung überhaupt, also auch insbesondere jene des § 107 derselben, keine Anwendung und besteht daher für dieses Magazin auch keine gesetzliche Verpflichtung, dem Handelsgremium in Žižkov als Mitglied beizutreten, sonach auch die Anforderung einer Incorporationsgebühr, sowie jene von Genossenschaftsbeiträgen der gesetzlichen Grundlage entbehrt.

Auf die Ausführungen des Vertreters des k. k. Ministeriums des Innern und des Handelsgremiums, dass, wie durch die Eingabe der Staatseisenbahngesellschaft de dato 20. Februar 1893 erwiesen werde, die Staatseisenbahngesellschaft selbst das Lebensmittelmagazin als ein gewerbliches Unternehmen angesehen und als solches angemeldet habe, konnte der V. G. H. im Hinblick auf die Bestimmung des § 6, Absatz 1 des Gesetzes vom 22. October 1875, kein Bedacht nehmen, weil diese Thatumstände nach der Actenlage kein Moment des der angefochtenen Entscheidung zu Grunde gelegenen Thatbestandes gebildet haben, es sich hierbei um spätere in ihrer Tragweite nicht übersehbare Facta handelt.

Diesen Erwägungen zufolge vermochte der V. G. H. die angefochtene Entscheidung im Gesetze nicht begründet zu finden und war dieselbe nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, aufzuheben.

Nr. 13.

Die durch einen Eisenbahnunfall erwerbsunfähig gewordene Person hat keinen Anspruch auf Capitalisirung der Rente, welche der Höhe des Verdienstentganges entspricht. Berücksichtigung von Quartiergeld und Stundengeldern bei Bemessung der Rente.

Entscheidung des O. G. H. vom 21. März 1894, Z. 2817; Bestätigung des Urtheiles des O. L. G. Lemberg vom 5. December 1893, Z. 26340; Abänderung des Urtheiles des Kreis- als H. G. Sambor vom 12. December 1893, Z. 7743.

Andreas Z., welcher am 16. Februar 1891 den Dienst bei einem Güterzuge versah, erlitt bei einem Zusammenstosse dieses Zuges mit einer irrig abgelassenen Hilfslocomotive schwere körperliche Beschädigungen und eine unheilbare Gesundheitsstörung, welche seine Unfähigkeit zur Weiterversehung des Berufes zur Folge hatte. Z. klagte die Bahn auf Zahlung von 24.000 fl. für Verdienstentgang, Schmerzensgeld von 500 fl. u. s. w.

Das K. G. Sambor hat dem Kläger eine lebenslängliche Rente jährlicher 360 fl. und mit Rücksicht darauf, dass er an Stundengeldern jährlich 269 fl. verdiente, infolge des Verlustes seiner Gesundheit einer besseren Pflege und Kost bedürfe, noch eine weitere Jahresrente von 250 fl., beziehungsweise das derselben entsprechende Capital von 5000 fl. zuerkannt. Das O. L. G. hat dem Kläger in Abänderung des ersten Urtheiles eine lebenslängliche Jahresrente von 600 fl. zugesprochen und das Urtheil der ersten Instanz, so weit durch dasselbe dem Kläger für einen Theil der Rente ein Capital von 5000 fl. zugesprochen wurde, abgeändert, weil der Kläger auch bei weiterer activer Dienstleistung keinen Anspruch auf das Capital erlangt hätte, die Verpflichtung der Geklagten zur Entschädigung nicht so weit gehen kann, dass die Lage des Klägers infolge der Entschädigung sich günstiger stellt als vor der erlittenen Verletzung.

Der O. G. H. hat das Urtheil der zweiten Instanz bestätigt.

Gründe.

Die gegen dieses oberlandesgerichtliche Erkenntniss und gegen den abändernden Ausspruch, womit die Geklagte von der Zahlung des dem jährlichen Entschädigungsbetrage von 250 fl. entsprechenden Capitales von 5000 fl. losgezählt wurde, erhobene Revisionsbeschwerde wird in der Erwägung keine Folge gegeben, dass das Quartiergeld und Stundengeld durch die Dauer der activen Dienstleistung des Klägers bedingt war, er die ihm zuerkannte, den Entgang der gedachten Bezüge berücksichtigende Jahresrente von 600 fl. lebenslänglich zu beziehen hat, dass der Kläger nach § 1325 a. b. G. B. den Anspruch nur auf den Ersatz des ihm wirklich entgangenen Verdienstes hat, er diesen Ersatz in der Jahresrente von fl. 600 findet, und dass die Capitalisirung eines Theiles dieser Rente, wie dies vom O. L. G. sachgemäss

begründet wurde, von der Geklagten mit Recht bekämpft worden ist; durch das zweitinstanzliche Urtheil ist der Kläger jedenfalls schlechter gestellt, da die Geklagte von der Bezahlung des Capitales von 5000 fl. befreit worden ist, und kann sonach von der seitens der Geklagten behauptete reformatio in pejus und sonach von dem daraus abgeleiteten Nullitätsgrunde keine Rede sein.

Nr. 14.

Das mährische Zufahrtsstrassen-Gesetz hat auch auf solche Eisenbahnzufahrtsstrassen Anwendung, welche vor Wirksamkeit dieses Gesetzes hergestellt worden sind; allein die Concurrenz nach diesem Gesetze hat nur dann und insoweit einzutreten, als die Nothwendigkeit der Herstellung der betreffenden Zufahrtsstrasse und deren Richtung durch die politischen Behörden anerkannt wurde.

(Entscheidung des V. G. H. vom 5. April 1894, Z. 1375.)

Der mährische Landesausschuss hat mit der Entscheidung vom 4. März 1893, Z. 354204, dem von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in den Eingaben vom 6. October 1888, Z. 72185, und 30. November 1892, Z. 65838, gestellten Begehren um Verfügung, dass die von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn hergestellte und bis nun erhaltene alte Zufahrtsstrasse zum Bahnhof in Olmütz von der Bezirksconcurrenz in die Erhaltung übernommen werde, keine Folge gegeben, in der Erwägung, dass die Herstellung und Erhaltung dieser Strasse der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 4. Januar 1869, Z. 10509, beziehungsweise 12. April 1874, Z. 6235, auf Grund des Eisenbahnconcessionsgesetzes auferlegt worden ist und dass mit der rechtskräftigen Entscheidung des k. k. Ministeriums des Innern vom 5. April 1890, Z. 3211, festgestellt wurde, dass es sich im gegebenen Falle nicht um eine Bahnhofzufahrtsstrasse handelt, auf die das Landesgesetz vom 9. März 1887, L. G. Bl. Nr. 54, Anwendung zu finden hätte, weil dieselbe vor Wirksamkeit des Gesetzes hergestellt wurde und schon längst besteht.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestritt im Wege einer Beschwerde vor dem V. G. H. die Gesetzmässigkeit dieser Entscheidung unter Berufung des § 4 des vorcitirten Eisenbahnzufahrtsstrassen-Gesetzes, nach welchem die Erhaltung hergestellter Eisenbahnzufahrtsstrassen eine ausschliessliche

Obliegenheit der Bezirksconcurrenz zu bilden hat, ohne Unterschied, ob diese Zufahrtsstrasse vor oder nach Wirksamkeit des Eisenbahnzufahrtsstrassen-Gesetzes hergestellt worden ist.

Der V. G. H. wies die Beschwerde zurück.

Gründe:

Auch der V. G. H. war zwar der Rechtsanschauung der Beschwerde, dass das Gesetz vom 9. März 1887, L. G. Bl. Nr. 54, nicht bloss auf die unter seiner Wirksamkeit hergestellten Eisenbahnzufahrtsstrassen, sondern auf alle Eisenbahnzufahrtsstrassen, also auch auf solche Anwendung zu finden hat, welche vor Wirksamkeit des Gesetzes hergestellt worden sind. Diese Rechtsanschauung erachtet der V. G. H. darum für begründet, weil im § 1 des citirten Gesetzes eine Definition der Eisenbahnzufahrtsstrassen gegeben wird, bei welcher es auf den Zeitpunkt der Herstellung der Strasse nicht ankommt, so dass nach dieser Definition unter den im citirten Gesetze behandelten Zufahrtsstrassen alle jene Strassen zu verstehen sind, welche die Verbindung der Bahnhöfe und Aufnahmsstationen mit der nächst erreichbaren Reichs- oder Bezirksstrasse oder mit der nächst gelegenen Ortschaft vermitteln, ohne Rücksicht darauf, wann diese Strassen hergestellt wurden.

Bei Erlassung des Gesetzes handelte es sich offenbar darum, jene Concurrenznormen, welche nach den vor Erlass dieses Gesetzes bestandenen Strassengesetzen in Betreff dieser besonderen Kategorie von Communicationsmitteln bestanden haben, zu ändern und es sollte durch das Gesetz die Vorsorge nicht bloss für die Herstellung, sondern um so gewisser auch für die Erhaltung solcher Zufahrtsstrassen getroffen werden, als ja durch dieses Gesetz das vorbestandene Eisenbahnzufahrtsstrassen-Gesetz vom 26. Januar 1873, L. G. Bl. Nr. 17, im vollen Umfange aufgehoben worden ist und also keinerlei Norm bestünde, nach welcher die Concurrenz für diese älteren Zufahrtsstrassen zu regeln wäre. Im Hinblick auf diesen Zweck des Gesetzes und den Wortlaut der in den §§ 1 und 5 getroffenen Bestimmungen kann also allerdings auch eine vor Wirksamkeit des Gesetzes vom 9. März 1887 hergestellte Strasse der Bezirksconcurrenz in die Erhaltung überwiesen werden. Dementsprechend haben auch jene Verpflichtungen, welche in Betreff der Erhaltung einer derlei Strasse nach den früheren Gesetzen bestanden, eine Aenderung

erfahren, ohne Rücksicht darauf, ob diesfalls — wie im concreten Falle — in Anwendung der früheren gesetzlichen Bestimmungen die Erhaltungspflicht durch behördliche Entscheidungen in concreten Fällen festgestellt worden ist, da nach § 24 des Gesetzes vom 30. September 1877, L. G. Bl. Nr. 38, welches suppletorisch auch bei Eisenbahnzufahrtsstrassen Anwendung zu finden hat, nur die in besonderen Rechtstiteln gegründeten Verpflichtungen neben der gesetzlichen Concurrenz aufrecht bleiben, behördliche Entscheidungen aber, die in Anwendung der vorbestandenen und aufgehobenen Concurrenznormen ergangen sind, diesen besonderen Rechtstiteln nicht beigezählt werden können.

Allein die Concurrenz für Eisenbahnzufahrtsstrassen nach dem Gesetze vom 9. März 1887, L. G. Bl. Nr. 54, hat nur dann und insoweit einzutreten, als die Nothwendigkeit der Herstellung der betreffenden Zufahrtsstrassen und deren Richtung durch die politischen Behörden anerkannt worden ist. — Diese Bedingung für die Anwendung des Concurrenzgesetzes vom 9. März 1887 muss auch in Betreff der Erhaltung der schon hergestellten Eisenbahnzufahrtsstrassen als maassgebend angesehen werden, so dass in jedem concreten Falle, wo für eine bestehende Zufahrtsstrasse die Concurrenz nach dem Gesetze vom 9. März 1887 gebildet werden soll, durch die politischen Behörden festzustellen ist, dass die betreffende Zufahrtsstrasse sich im Sinne des Gesetzes als eine nothwendige Verbindung des Bahnhofes oder der Aufnahmsstation mit der nächst erreichbaren Reichs- oder Bezirksstrasse oder mit der nächst gelegenen Ortschaft darstellt.

Wie aus den Administrativacten sich ergiebt, hat denn auch der mährische Landesausschuss in Betreff der fraglichen Zufahrtsstrasse diese Entscheidung der politischen Behörden provocirt; es wurde die Entscheidung der k. k. Bezirkshauptmannschaft vom 24. Februar 1889, Z. 11263, mit welcher im Grunde des § 5 des Gesetzes vom 9. März 1887 erkannt worden war, dass der Fortbestand der in Rede stehenden, directivmässig erbauten Verbindungsstrasse, sowie die bestehende Richtung derselben, aus öffentlichen Rücksichten nothwendig sei, von der k. k. Statthalterei mit Entscheidung vom 10. October 1889, Z. 27015, und vom k. k. Ministerium des Innern mit dem oben bereits citirten Erlasse vom 5. April 1890, Z. 3211, ausser Kraft gesetzt und es sind diese Entscheidungen in Rechtskraft erwachsen.

Demgemäss erscheint bezüglich der in Rede stehenden Zufahrtsstrasse der Nachweis nicht erbracht, dass sie im Sinne des § 1, Absatz 1, und § 5 des Gesetzes vom 9. März 1887, L. G. Bl. Nr. 54, jenen Zufahrtsstrassen beizuzählen ist, auf welche dieses Gesetz Anwendung zu finden hat, und es musste darum die ablehnende Entscheidung des Landesausschusses wegen Anwendung der Concurrenzvorschriften des mehrcitirten Gesetzes auf die Strasse als gesetzlich begründet erkannt werden.

Nr. 15.

Unter „Gemeinden" im Sinne des Eisenbahnzufahrtsstrassen-Gesetzes sind weder „Ortschaften" noch „Catastralgemeinden", sondern nur „Ortsgemeinden", d. i. die mit dem selbständigen und übertragenen Wirkungskreise ausgestatteten Gemeinden, die sogenannten „politischen Gemeinden" zu verstehen. — Verfahren in Concurrenzangelegenheiten zu Zwecken der Herstellung und Erhaltung von Eisenbahnzufahrtsstrassen.

(Entscheidung des V. G. H. vom 18. April 1894, Z. 1536.)

Mit der Entscheidung des böhmischen Landesausschusses vom 14. December 1893, Z. 49184, wurde die Concurrenz zum Baue und zur Erhaltung der Eisenbahnzufahrtsstrasse für die Haltestelle Korosek im Recurswege derart festgesetzt, dass die österreichische Localeisenbahngesellschaft und die politischen Gemeinden Prabsch und Hummeln je ein Drittel der Bau- und Erhaltungskosten zu tragen haben. Die Gemeinde Hummeln bestritt vor dem V. G. H. aus dem Grunde die Gesetzmässigkeit dieser Entscheidung, weil die beschwerdeführende Gemeinde Hummeln zur bezüglichen Concurrenzverhandlung nicht beigezogen wurde.

Der V. G. H. hob die angefochtene Entscheidung nach § 6 des Gesetzes vom 22. December 1875 wegen mangelhaften Verfahrens auf.

Gründe:

Die von der Beschwerde geltend gemachte formelle Einwendung des mangelhaften Verfahrens steht mit der materiellen Behauptung, dass im Gesetze vom 18. April 1886, L. G. Bl. Nr. 38, betreffend die Herstellung und Erhaltung von Eisenbahnzufahrtsstrassen nicht die „politische Gemeinde", sondern die „Ortsgemeinde" verstanden sei, in solchem Zusammenhange, dass die Grundhältigkeit der formellen Einwendung

von der Entscheidung der meritorischen Frage abhängt, sohin vorerst diese zu erörtern ist.

Hierbei ist zunächst hervorzuheben, dass die Bezeichnung „Ortsgemeinde" nur der durch das Gesetz vom 5. März 1862, R. G. Bl. Nr. 18, und durch die Gemeindeordnung für Böhmen vom 16. April 1864, L. G. Bl. Nr. 7, mit dem selbständigen und übertragenen Wirkungskreise ausgestatteten Gemeinde, welche im gewöhnlichen Sprachgebrauche auch „politische Gemeinde" genannt wird, zukommt, während die Catastralgemeinden und Ortschaften nur geographische Theile der Ortsgemeinden bilden und für die Ortschaften, insofern sie eigenes Vermögen und eine besondere Verwaltung besitzen, eine besondere Bezeichnung ihrer Vertretung zum Unterschiede von der Ortsgemeinde und ihrer Vertretung ausdrücklich vorgeschrieben ist (§§ 107 und 108 Gem.-Ordn.). Dies zur Klarstellung der von der Beschwerde verwechselten Begriffe vorausgeschickt, ist zu constatiren, dass die Ortsgemeinde Hummeln aus den Catastralgemeinden Cernoduben, Plan und Hummeln besteht, daher nur von einer Catastralgemeinde und Ortschaft Cernoduben, nicht aber von einer Ortsgemeinde dieses Namens gesprochen werden kann.

Da nun die Bezeichnung „Gemeinde" für eine Ortschaft überhaupt nicht und auch dann nicht gebraucht werden kann, wenn die Ortschaft nach § 107 Gem.-Ordn. eine besondere Vermögensverwaltung besitzt und da die Catastralgemeinde als solche, insoweit sie nicht mit einer Ortsgemeinde oder mit einer selbständig verwalteten Ortschaft (§ 107 Gem.-Ordn.) zusammenfällt, ein lediglich für Zwecke der Besteuerung geographisch abgegrenztes Gebiet bildet, welchem bei dem Abgange einer gesetzlichen Vertretung die Eigenschaft eines Rechtssubjectes nicht zukommt und daher in allen Fällen, in welchen der Gesammtheit der Steuerträger eines solchen Gebietes eine Verpflichtung auferlegt werden soll, dies mit der ausdrücklichen Bezeichnung „Catastralgemeinde" geschehen muss, so ist klar, dass im § 3, lit. *b* des Gesetzes vom 18. April 1886, L. G. Bl. Nr. 18, unter „Gemeinden" weder Ortschaften, noch Catastralgemeinden, sondern nur Ortsgemeinden verstanden sein können und wird dies noch zweifelloser bei der Erwägung, dass nach § 2 leg. cit. die Eisenbahnzufahrtsstrassen entweder als Bezirks- oder als Gemeindestrassen herzustellen und zu erhalten sind, die Strassengesetze für Böhmen aber, insbesondere das in obigem

§ 2 berufene Strassenadministrations-Gesetz vom 31. Mai 1866, L. G. Bl. Nr. 41 — insoweit nicht privatrechtliche Verpflichtungen oder besondere Vereinbarungen bestehen — die Obliegenheiten in Bezug auf die Gemeindestrassen nur den Ortsgemeinden und nicht den Catastralgemeinden und Ortschaften auferlegen, woraus wohl mit Recht gefolgert werden kann, dass das Gesetz auch im obcitirten § 3, lit. *b*, nur die Ortsgemeinden im Auge hat.

Wenn hiernach die angefochtene Entscheidung, insoweit mit derselben die von der in Rede stehenden Zufahrtsstrasse durchzogene Ortsgemeinde Hummeln zur Concurrenz für den Bau und die Erhaltung der Strasse herangezogen wird, im Gesetze begründet erscheint, so hatte diese Ortsgemeinde allerdings auch einen gesetzlichen Anspruch, vorerst in der Sache gehört und zu der bezüglichen Concurrenzverhandlung beigezogen zu werden. Nun ist zwar die Einladung des Bezirksausschusses Budweis vom 27. Juli 1891, Z. 555, zu der Concurrenzverhandlung am 23. August 1891 an die Gemeindevorstehung in Hummeln adressirt; allein im Texte dieser Einladung ist die Ortsgemeinde Hummeln nicht, dagegen die „Gemeinde Cernoduben" unter den übrigen im Protokolle über die politische Begehung vom 11. October 1887 bezeichneten Interessenten aufgeführt, so dass die Gemeindevorstehung Hummeln berechtigt war, anzunehmen, es handle sich bei dieser Verhandlung nur um das Interesse der Catastralgemeinde Cernoduben, weshalb auch nur ein Vertreter dieser Catastralgemeinde bei der Verhandlung erschien.

Dass auch der Bezirksausschuss von der Anschauung ausging, es sei nicht die Ortsgemeinde Hummeln, sondern nur die zu derselben gehörige Catastralgemeinde Cernoduben in Concurrenz zu ziehen, geht aus dem Verhandlungsprotokolle vom 23. August 1891 und aus dem Inhalte der Entscheidung des Bezirksausschusses vom 13. October 1891, Z. 1144, hervor, welche auch an den „Ortsgemeindevorstand" Cernoduben zugestellt wurde. Ueberdies sind bei der Concurrenzverhandlung laut Protokolles vom 23. August 1891 jene Umstände und Verhältnisse, welche für die Concurrenzpflicht überhaupt und insbesondere im Sinne des vorletzten und letzten Absatzes des § 3 des obbezogenen Gesetzes für die eventuelle Heranziehung von Nachbargemeinden und von ausserhalb der von der Zufahrtsstrasse durchzogenen oder berührten Gemeinden gelegenen Unternehmungen und Be-

sitzungen maassgebend sind, nicht erörtert worden, und erscheint daher die Concurrenzverhandlung auch in dieser Beziehung mangelhaft.

Nachdem nun gemäss § 7 leg. cit. über die Auftheilung der Bau- und Erhaltungskosten der Zufahrtsstrasse im Entscheidungswege erst dann vorzugehen ist, wenn hierüber bei der Concurrenzverhandlung eine Vereinbarung der Interessenten nicht erzielt worden ist, zu der Concurrenz am 23. August 1891 aber die vom Gesetze zur Concurrenzverhandlung berufene Ortsgemeinde nicht beigezogen und bei dieser Verhandlung die für die Feststellung des Kreises der Interessenten maassgebenden Verhälnisse nicht klargestellt worden sind, so erschienen dem V. G. H. wesentliche Formen des Administrativverfahrens ausser Acht gelassen und der Thatbestand in wesentlichen Punkten der Ergänzung bedürftig.

Nr. 16.

Schleppbahnen, welche einen Bestandtheil der Betriebsanlagen der Hauptlinie einer Eisenbahn bilden und mit der letzteren ein einheitliches Ganzes darstellen, geniessen ebenfalls die rücksichtlich der Hauptlinie seitens des Staates eingeräumten finanziellen Begünstigungen.

(Entscheidung des V. G. H. vom 25. April 1894, Z. 1473.)

Von der auf Grund der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 27. Juli 1882, R. G. Bl. Nr. 117, deren Bestimmungen infolge Allerhöchster Entschliessung vom 12., Kundmachung des Handelsministeriums vom 16. December 1884, R. G. Bl. Nr. 194, theilweise Aenderungen erfahren haben, erbauten Localbahn von Mährisch-Weisskirken nach Wsetin zweigen folgende Gleise ab: 1. Das Gleise von der Station Jablunka in die Reich'sche Glasraffinerie; 2. das Gleise von der Strecke Jablunka-Wsetin in die Kohn'sche Möbelfabrik bei Wsetin; 3. das Gleise von der Station Wsetin in die nächst derselben gelegene Reich'sche Glashütte; 4. das Gleise von derselben Station in die herrschaftlichen Holzgärten.

Die Finanzbehörde belegte die Kaiser Ferdinands-Nordbahn für den Betrieb dieser vier Schleppbahnen mit der Erwerbssteuer nach der IV. Hauptbeschäftigungs-Abtheilung lit. c, gegen welche Entscheidung die genannte Eisenbahngesellschaft Beschwerde vor dem V. G. H. erhob. Der V. G. H. hob die angefochtene Entscheidung der niederösterreichischen Finanzlandesdirection nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, auf.

Gründe:

Der § 2 der Concessionsurkunde vom 27. Juli 1882 gewährt für die „den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildende Eisenbahn" unter lit. *d* die Begünstigung der Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer auf die Dauer von 30 Jahren, vom 27. Juli 1882 an gerechnet. Den Gegenstand der gedachten Concessionsurkunde bildete die Localbahn Pohl-Wsetin; allein dieser Gegenstand ist durch die oberwähnte Allerhöchste Entschliessung derart abgeändert worden, dass an Stelle der Eisenbahnlinie Pohl-Wsetin die Eisenbahnlinie Weisskirchen über Wallachisch-Meseritsch nach Wsetin mit der Abzweigung von Krasna nach Roznau getreten ist, daher die obgedachte Steuerbefreiung nunmehr für diese Bahnlinie zu gelten hat.

Da gesetzliche Ausnahmen und Begünstigungen stets strenge auszulegen sind, folglich ohne ausdrückliche Willenserklärung im Gesetze, respective in der Concessionsurkunde, eine der Eisenbahn mit genauer Bezeichnung ihrer Richtung gewährte zeitliche Befreiung von der Erwerbssteuer nicht auch den in diese Eisenbahn einmündenden Flügel- oder Schleppbahnen eingeräumt werden kann, so kommt es darauf an, zu untersuchen, ob die in Rede stehenden vier Gleise als Flügel- oder Schleppbahnen zu betrachten oder, ob sie sich nur als Nebengleise der Localbahn Weisskirchen-Wsetin darstellen, da sie nur in dem letzteren Falle zu der „Linie" gehören, welche den in der Concessionsurkunde vom 27. Juli 1882 bezeichneten, respective mit der Allerhöchsten Entschliessung vom 12. December abgeänderten Gegenstand der Concessionsurkunde gebildet hat, und auf welche sich daher auch die in der Concessionsurkunde ertheilte Steuerfreiheit bezieht.

Aus den Administrativacten geht hervor, dass die fraglichen Gleise auf dem Territorium der Localbahn liegen, dass sie nur die Verbindung zu den Anschlussgleisen der betreffenden Etablissements herstellen, auch nur von ganz unbedeutender Länge, folglich lediglich als Verbindung zwischen der Ladestelle und der currenten Bahn zum Zwecke der leichteren Befrachtung der letzteren zu betrachten seien, dass der Betrieb dieser vier sogenannten Schleppbahnen mit den Eisenbahnbetriebsmitteln und dem Personale der Localbahn bewerkstelligt und eine separate Betriebsrechnung nicht

geführt wird, endlich dass für die Schleppbahnen keine Concession, sondern lediglich Bau- und Benützungsconsense ertheilt worden seien.

Es ist nun ganz selbstverständlich, dass unter der in den Concessionsurkunden regelmässig concessionirten „Linie" nicht bloss ein gerades Gleise zwischen dem Anfangs- und dem Endpunkte der Linie gemeint sein kann, sondern auch die an einzelnen Stationen oder auch ausserhalb derselben zu Bahnbetriebszwecken abzweigenden Gleise, und dass solche Nebengleise insbesondere dort nicht von der concessionirten Linie unterschieden werden können, wo sie auf dem Grund und Boden der Bahn selbst ausgeführt sind.

Aus der gegebenen Sachlage ergiebt sich sohin als zweifellos, dass diese Schleppgleise nur zum Zwecke des Betriebes der Localbahn und in Ausübung desselben angelegt wurden, dass sie mithin einen Bestandtheil der Betriebsanlagen derselben bilden, mit ihr ein einheitliches Ganzes darstellen und sonach zweifellos mit dem concessionirten Gegenstande wesentlich, integrirend und unlösbar zusammenhängen, daher auch unter der im § 2, lit. *d* der Concessionsurkunde vom 27. Juli 1882 ertheilten Begünstigung der Steuerfreiheit inbegriffen sein müssen.

Nr. 17.

Die Verletzung, welche einem Eisenbahnarbeiter beim Befestigen einer Eisenbahnschiene durch Abspringen eines Eisenstückes der Unterlagsplatte zustosst, fällt nicht unter das Gesetz vom 5. März 1869.

(Entscheidung des O. G. H. vom 17. Mai 1894, Z. 6069; Bestätigung des Urtheiles des H. G. Wien vom 3. October 1893, Z. 170050, und des O. L. G. Wien vom 17. Januar 1894, Z. 15041.)

Andreas Sch., ehemaliger Oberbauarbeiter der St.-Bahn, wurde beim Befestigen einer Eisenbahnschiene durch Abspringen eines Stückes der Unterlagsplatte verletzt und belangte die St.-Bahn vor dem H. G. Wien auf Schadenersatz.

Das H. G. Wien wies die Klage wegen Unzuständigkeit ab.

Gründe:

Dem klägerischen Anspruche wird das Factum zu Grunde gelegt, dass der Kläger in seiner Eigenschaft als Oberbauarbeiter der geklagten Bahn den Auftrag erhielt, im Bahn-

hofe auf der dem allgemeinen Verkehre gewidmeten Strecke eine Schiene auf die als Unterlage dienende gusseiserne Platte mittelst eines vierkantigen Nagels festzunageln, dass in Ausführung dieses Auftrages beim ersten Schlage, welchen Kläger auf den Nagel führte, ein verrostetes Stück der Unterlage von derselben abflog und dem Kläger ins linke Auge flog, welches dadurch vollständig zerstört wurde. Nachdem die geklagte Bahngesellschaft rechtzeitig die formelle Einwendung der hiergerichtlichen Incompetenz erhoben hat, handelt es sich in erster Linie um die Frage, ob das obangeführte Factum als eine Ereignung in dem Verkehre der geklagten Bahn im Sinne des § 2 des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, angesehen werden kann, da nur im Falle der Bejahung dieser Frage die hiergerichtliche Competenz begründet erscheint. Unter Ereignungen im Verkehre einer mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn können im Sinne des § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, nur jene Unfälle verstanden werden, welche mit derartigen Functionen des Eisenbahnbetriebes in einem Causalzusammenhange stehen, die eine besondere, durch die Anwendung der Dampfkraft bedingte Gefährlichkeit haben, oder welche in den mit dem Betriebe der Fahrt in nothwendigen Zusammenhang stehenden Anlagen und Vorbereitungen durch Ausserachtlassung der zur Hintanhaltung von Unglücksfällen bei Benützung der Dampfkraft erforderlichen Vorkehrungen herbeigeführt werden. Bei dem Klagsfactum trifft nach dem Ergebnisse der Processverhandlung keines von beiden zu. Die Befestigung einer Schiene auf ihrer Unterlage mittelst eines Nagels ist, wenn keine Verkehrshandlung der Eisenbahnunternehmung hierzu kommt, eine Handlung ausser dem Verkehre der Bahn, welche nicht unter § 1 des citirten Gesetzes subsummirt werden kann, vielmehr nach § 2 des Gesetzes vom 28. December 1887, R. G. Bl. Nr. 888, betreffend die Unfallsversicherung der Arbeiter zu beurtheilen wäre.

Das O. L. G. Wien bestätigte die erstrichterliche Entscheidung aus den sachgemässen Gründen derselben und in der Erwägung, dass die Befestigung einer Eisenbahnschiene allerdings zu den mit dem Fahrbetrieb in nothwendigen Zusammenhang stehenden Vorbereitungen gehöre, dass jedoch das Abspringen eines Stückes der Unterlagsplatte beim Befestigen einer Eisenbahnschiene nicht als ein durch Anwendung der bei Benützung der Dampfkraft zur Hintanhaltung

von Unglücksfällen gebotenen Vorkehrungen abwendbares Ereigniss somit nicht als eine Ereignung im Verkehre der Bahn angesehen werden kann.

In der ausserordentlichen Revisionsbeschwerde führte der Kläger aus, dass die Auffassung der Untergerichte nur dann richtig wäre, wenn der betreffende Passus des § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, lauten würde: „einer durch Dampfkraft verursachten Ereignung im Verkehre einer Eisenbahn". Das Gesetz enthalte jedoch keine derartige Einschränkung und es sei daher die Einwendung der Incompetenz unbegründet.

Der O. G. H. wies die ausserordentliche Revisionsbeschwerde des Klägers als unzulässig ab, weil im summarischen Verfahren das Rechtsmittel der ausserordentlichen Revision, wie die erste Instanz in dem Bescheide vom 9. Februar 1894, Z. 23656, richtig hervorgehoben hat, zufolge § 51 des Justizhofdecretes vom 24. October 1845, J. G. S. Nr. 906, ausgeschlossen ist und die oberlandesgerichtliche Verordnung vom 7. März 1894, Z. 3265, womit der bezogene Bescheid der ersten Instanz behoben wurde, keine präjudicielle Wirkung herbeizuführen vermag.

Nr. 18.

Die Bewilligung zur Vornahme von Vorarbeiten im Sinne des § 42 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, gestattet keine beliebige Ausdehnung, und begründet die gegen Einsprache des Grundeigenthümers ohne vorherige Einholung der Entscheidung der politischen Bezirksbehörde vorgenommene Beseitigung der den Vorarbeiten entgegenstehenden Hindernisse eine Besitzstörung, über welche die Gerichte abzuurtheilen haben.

(Entscheidung des O. G. H. vom 23. Mai 1894, Z. 6170; Abänderung der gleichlautenden Entscheidungen des B. G. Tannwald vom 21. Februar 1894, Z. 1807, und des O. L. G. Prag vom 28. März 1894, Z. 11126.)

Mit der beim B. G. in Tannwald überreichten Klage begehrte Josef S. das Erkenntniss: Er sei durch das von den beim Ausbaue der Bahnstrecke G.-T. beschäftigten Arbeitern der Bauunternehmung G. & Comp. ohne sein Wissen und ohne seine Zustimmung vorgenommene Aushacken einer grösseren Anzahl von Stufen in dem nördlich der Bahnstrecke gelegenen, nicht enteigneten Theile seiner Waldparcelle Kat. Z. 54 in Tannwald, durch das hierbei vor-

genommene Durchhacken der Wurzeln von auf diesem Grundstücke befindlichen Waldbäumen und das Einschneiden von Kreuzen in zwei daselbst stehende Fichtenbäume von der Bauunternehmung G. & Comp. in dem ruhigen Besitze dieses ihm gehörigen Theiles der genannten Waldparcelle gestört worden; die Bauunternehmung G. & Comp. sei schuldig, sich jeder weiteren Störung seines Besitzes bei sonstiger Geldstrafe in der Höhe von 50 fl. für jeden Fall des Dawiderhandelns zu enthalten, und sei schuldig, den früheren Stand wieder herzustellen.

Dagegen erhob die Bauunternehmung die Einwendung der Unzuständigkeit der Gerichte.

Das B. G. Tannwald gab dieser Einwendung statt und wies die Klage wegen Incompetenz ab.

Gründe:

Die Geklagte giebt zwar zu, dass die Arbeiter der Bauunternehmung der Localbahn G.-T. auf dem nördlich der enteigneten Grundfläche gelegenen, nicht enteigneten Theile der dem Kläger eigenthümlichen Waldparcelle Kat. Z. 54 in Tannwald eine grosse Anzahl von Stufen eingehackt, dabei die Wurzeln zahlreicher auf dieser Parcelle stehender Fichtenbäume durchgehauen und Stücke zur Seite geworfen und durch Wegschneiden der Rinde in zwei Fichten etwa 30 Centimeter lange Kreuze eingeschnitten haben. Hierdurch wäre der Beweis der Thatsache des letzten factischen Besitzstandes und der erfolgten Störung als erbracht anzusehen; allein die geklagte Bauunternehmung behauptet, dass es sich vorliegend um Vorarbeiten im Sinne des § 42 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, handelt, wonach die Bewilligung zur Vornahme der Vorarbeiten für die Anlage einer Eisenbahn das Recht gewährt, fremde Grundstücke zu betreten und auf denselben die zur Vorbereitung des Bauprojectes erforderlichen technischen Arbeiten vorzunehmen, und bot hierüber den Beweis durch Sachverständige an. Dieser Beweis ist der geklagten Unternehmung gelungen; denn die Sachverständigen gaben ihr Gutachten dahin ab, dass sowohl das Einhacken der Stufen als auch das Einschneiden der Kreuze in die Rinde der Bäume als Vorarbeiten im Sinne des Gesetzes vom 18. Februar 1878 zu bezeichnen sind. Nachdem nach § 42 des citirten Gesetzes in solchen Fällen, falls ein Betheiligter Einsprache erhebt,

die politische Bezirksbehörde über die Nothwendigkeit und Zulässigkeit der beabsichtigten Handlungen zu entscheiden hat, musste die Klage wegen Unzuständigkeit des Gerichtes abgewiesen werden.

Den Recurs des Josef S. wies das O. L. G. Prag ab: denn, wie der erste Richter näher begründet, erscheinen die vorliegenden, die Besitzstörung beinhaltenden Vorarbeiten zum Eisenbahnbaue als Vorarbeiten im Sinne des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, was auch die gehörten Sachverständigen in ihrem Gutachten bekräftigen. Nun hat aber nach § 42 dieses Gesetzes die politische Bezirksbehörde über die Nothwendigkeit und Zulässigkeit dieser Arbeiten zu entscheiden, weshalb der erste Richter mit Recht die vorliegende Klage wegen Unzuständigkeit des Gerichtes abgewiesen hat.

Ueber den ausserordentlichen Revisionsrecurs des Josef S. fand der O. G. H. beide untergerichtlichen Erledigungen abzuändern, die von der geklagten Bauunternehmung erhobene Einwendung der Unzuständigkeit der Gerichte abzuweisen und dem B. G. Tannwald zu verordnen, nunmehr in die sachliche Erledigung des Besitzstörungsstreites einzugehen: weil gemäss § 42 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, mit der Bewilligung zur Vornahme der Vorarbeiten für die Anlage einer Eisenbahn eine damit nothwendig verbundene Beschränkung der Privatrechtssphäre im öffentlichen Interesse zwar gestattet ist, dieselbe aber nicht beliebig ausgedehnt werden darf, vielmehr auf den wirklichen Bedarf einzuschränken ist; weil die den mit diesen Vorarbeiten beschäftigten Arbeitern entgegenstehenden Hindernisse nach Abs. 2 der oben angeführten Gesetzesstelle nicht eigenmächtig beseitigt werden dürfen, sondern bei erhobener Einsprache, deren Verzicht indes nicht vermuthet werden kann, die Entscheidung der politischen Bezirksbehörde über die Nothwendigkeit und Zulässigkeit der beabsichtigten Handlungen einzuholen ist; weil die geklagte Bauunternehmung, ungeachtet der bestandenen Hindernisse, von der Einholung dieser Entscheidung Umgang nahm, nach Angabe des Klägers, ohne ihn zu befragen, mit dem Aufhacken von Stufen in seiner nicht enteigneten Waldparcelle, mit dem Durchhacken einer grösseren Anzahl von Wurzeln und mit dem Einschneiden von Kreuzen in zwei Fichtenbäumen daselbst vorging; weil hierdurch über das Maass des im § 42

des citirten Gesetzes eingeräumten Rechtes in die Privatrechtssphäre eingegriffen worden wäre, hiermit aber die Zuständigkeit der Gerichte zur Entscheidung der behaupteten Besitzstörung begründet ist.

Nr. 19.

Ansprüche auf nachträgliche Anwendung eines billigeren als des bei Aufgabe des Gutes — und zwar richtig — angewendeten Tarifes, fallen nicht unter § 61, Absatz 4 des Betriebsreglements.

(Entscheidung des Bagatellgerichtes für Handelssachen in Wien vom 26. Mai 1894, Z. 17381.)

Mit Frachtbriefen de dato S. 11. Januar und 1. Februar 1893 und de dato H. 14. März 1893 wurden unter der Adresse Carl F. in Königl. Weinberge Schweine zur Beförderung auf der Bahn aufgegeben.

Diese drei Sendungen wurden direct abgefertigt und die Frachtgebühr für die ganze Strecke nach dem Verbandtarife vom 15. September 1889 berechnet. Sch. als Rechtsnachfolger des Carl F. belangte die St.-Bahn auf Rückerstellung der Mehrfracht von 49 fl. 16 kr, indem er geltend machte, dass unter Zugrundelegung des Verbandtarifes für die ganze Strecke allerdings die Frachtgebühr richtig berechnet sei, allein nach Ansicht des Klägers hätte die Bahn nach § 51 des Betriebsreglements vom 10. December 1892 den billigsten Tarif wählen sollen und demgemäss die Fracht von S. bis O., beziehungsweise H. bis O. nach dem Localtarife und von O. nach P. nach dem Verbandtarife abfertigen, beziehungsweise berechnen sollen, wodurch sich die Frachtgebühr um 49 fl. 16 kr. ermässigte.

Das Bagatellgericht für Handelssachen in Wien wies die Klage ab.

Gründe:

Die geklagte Bahn macht gegen den Klagsanspruch geltend, dass der Anspruch bezüglich der in S. am 11. Januar, beziehungsweise 1. Februar 1893 aufgegebenen Frachtgüter, da, wie zugegeben, die Frachtgebühr bereits am 16. Januar, beziehungsweise 8. Februar bezahlt worden, zur Zeit der Einbringung der Klage am 27. Februar 1892 verjährt war. Was nun die in H. aufgegebene Fracht betrifft, so wäre es dem Aufgeber nach den Zusatzbestimmungen zu § 51 des Betriebs-

reglements frei gestanden, im Frachtbriefe in der Rubrik, „etwaige Angaben des Transportes" anzugeben, dass er bis O. die Expedition nach dem Localtarif und von dort an mit Verbandtarif verlange, welchem Begehren dann die Bahn hätte nachkommen müssen.

In Ermangelung dieser Angaben habe die Bahn mit Rücksicht darauf, dass es sich um einen Viehtransport handelte, eine Expedition gewählt, welche die rascheste Abfertigung und möglichst rasche Ankunft am Bestimmungsorte voraussehen liess und hat daher im Sinne des § 51 des Betriebsreglements ihren Verpflichtungen voll entsprochen. Auch macht sie geltend, es könne von den Bahnbeamten nicht verlangt werden, dass sie alle möglichen Combinationen verschiedener Tarife calculiren, um die billigste Frachtgebühr für eine bestimmte Strecke herauszubekommen. Ueberhaupt sei nach § 51 die Bahn nur für grobes Verschulden verantwortlich, welches aber hier gar nicht behauptet wird. Es sei daher das Begehren des Klägers unberechtigt.

Da nach dem vorangeführten Sachverhalte der Kläger sich dadurch für benachtheiligt hält, dass für die ganze Strecke der Verbandtarif zur Anwendung kam, während ihm für einen Theil der Strecke die Anwendung des Localtarifes, für den Rest der Strecke die Anwendung des Verbandtarifes günstiger gewesen wäre, so liegt ein Anspruch gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage vor, welcher gemäss § 90 des Betriebsreglements vor Annahme des Frachtgutes und Bezahlung der Frachtgebühr geltend gemacht werden muss. Allerdings können gemäss § 61, Abs. 4, Ansprüche wegen Rückstellung von zu viel eingehobener Frachtgebühr binnen einem Jahr nach Bezahlung der Frachtgebühr geltend gemacht werden und es findet in diesem Falle der § 90, Abs. 1, keine Anwendung; allein in dem vorliegenden Falle wurde nicht der Tarif unrichtig angewendet und ist bei der Feststellung der Fracht und der Gebühren kein Rechnungsfehler vorgekommen, sondern nach der Sachlage ist der Tarif richtig angewendet worden, und zwar ein Tarif, welcher nach den Ausführungen der Geklagten bei Viehtransporten, um die es sich hier handelt, der zweckmässigste war, und es fallen daher die den Gegenstand der Klage bildenden Frachtgeschäfte nicht unter den § 61, Abs. 4 des Betriebsreglements. Und da auch die im § 90 unter Z. 1 bis 4 an-

geführten Ausnahmen mit dem gegenwärtigen Falle nichts gemein haben, so ist klar, dass gemäss Art. 408, H. G. B., und § 90, Abs. 1 des Betriebsreglements der vorliegende Anspruch durch Annahme des Frachtgutes und Bezahlung der Frachtgebühr erloschen ist, weshalb das Klagebegehren abzuweisen war.

Abgesehen davon, sind die Ansprüche aus den Frachtbriefen de dato S., selbst wenn § 61 des Betriebsreglements hier Anwendung finden könnte, was aber, wie gezeigt, nicht der Fall ist, verjährt. Die Zahlung der Fracht erfolgte, wie bereits gesagt, am 16. Januar, beziehungsweise 8. Februar 1893 und die Klage wurde erst am 27. Februar 1894 eingebracht, somit ist seit der Zahlung der Fracht mehr als ein Jahr verflossen und kann der Anspruch auf Rückzahlung nicht mehr geltend gemacht werden. Nach Ansicht des Klägers ist die Verjährung aber nicht eingetreten, und zwar aus folgenden Gründen:

§ 61 des Betriebsreglements besagt allerdings, dass Ansprüche wegen Rückstellung einer Mehrgebühr binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung an „geltend" gemacht werden müssen. Die Zusatzbestimmung VI zu diesem Paragraphe sagt aber in Ergänzung: „die Geltendmachung findet in nachstehender Weise statt", worauf die Bestimmungen über das Reclamationsverfahren folgen. Da nun die genannte Zusatzbestimmung denselben Ausdruck wie der § 61 anwendet „Geltendmachung", „geltend machen", so sei klar, dass durch die Reclamation die im § 61 erforderliche Geltendmachung erfolge und da der Kläger binnen Jahresfrist von der Zahlung seinen Anspruch reclamirt, also geltend gemacht hat, sei die Verjährung nicht eingetreten.

Dieser Ansicht des Klägers vermochte aber das Gericht nicht beizustimmen. Die angeführte Zusatzbestimmung VI hat nicht den Sinn, welchen der Kläger derselben gibt, denn sonst müsste in dieser Zusatzbestimmung angegeben sein, inwiefern die Reclamation die Verjährung unterbricht oder hemmt, in welcher Richtung aber die Zusatzbestimmung nicht einmal eine Andeutung gibt. Es ist daher nach dem Wortlaute des § 61 des Betriebsreglements, selbst wenn § 61 des Betriebsreglements hier Anwendung fände, die Verjährung der beiden Ansprüche aus dem Frachtbriefe de dato S. zur Zeit der Klage bereits eingetreten.

Nr. 20.

Anwendbarkeit des Haftpflichtgesetzes auf Unfälle in den Heizhausanlagen und auf eine Krankheit, welche sich ein Bahnbediensteter infolge grosser Kälte bei Dienstleistung auf der Locomotive zugezogen hat.

(Entscheidung des O. G. H. vom 30. Mai 1894, Z. 6556; Bestätigung des Urtheiles des O. L. G. Wien vom 3. April 1894, Z. 2529; Abänderung des Urtheiles des H. G. Wien vom 12. Januar 1894, Z. 174490.)

Martin K., gewesener Bahnarbeiter der N.-Bahn, belangte dieselbe auf Zahlung eines täglichen Unterhaltsbetrages von 1 fl. oder einer einmaligen Abfindungssumme von 1000 fl. sammt Nebengebühren.

Das H. G. Wien wies die Klage wegen Incompetenz ab.

Gründe:

Kläger gründet sein Begehren auf folgende drei von ihm behauptete Facta:

1. Dass er am 26. Mai 1890 vom Maschinenführer B. beauftragt worden sei, in den Brunnen bei dem Heizhause Nr. 2 zu steigen, um die schlecht functionirende Pumpe in Ordnung zu bringen, dass er bei Ausführung dieser Arbeit genöthigt gewesen sei, allein einen Pumpentheil im Gewichte von $1^1/_2$ Centner zu heben, und dass er sich infolge des Hebens dieses schweren Pumpentheiles eine Krankheit der Harnorgane zugezogen habe, an welcher er noch leide und die ihn arbeitsunfähig mache;

2. dass er am 9. Januar 1891 durch 24 Stunden auf der Maschine Dienst geleistet und sich hierbei die Füsse total erfroren habe, dass das diesfällige Leiden ein dauerndes sei und ihn gleichfalls arbeitsunfähig mache;

3. dass er am 28. April 1891 beordert wurde, eine Arbeit im Heizhause Nr. 2 zu verrichten und hierbei in den Canal des Pumpenhauses hinabzusteigen, dass, als er den Canal hinabstieg, die 20 Kilo schwere Holzthür, welche den Canal abschloss, von einem Vorarbeiter gehalten wurde, letzterer aber diese Thür auf den Kopf des Klägers fallen liess, und dass Kläger infolge dessen ein chronisches Kopfleiden bekam, welches seine dauernde Arbeitsunfähigkeit zur Folge hatte.

Keines dieser drei Facta kann als eine Ereignung im Verkehre der Bahn im Sinne des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes von 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 24, aufgefasst

werden, da der Begriff Eisenbahnverkehr solches Functioniren des Eisenbahngewerbes zur Voraussetzung hat, welches eine durch die Anwendung der Dampfkraft bedingte specifische Gefährlichkeit im Gefolge hat, während die hier in Rede stehenden Facta: Heben eines Pumpentheiles im Brunnen, das Erfrieren der Füsse infolge der Winterkälte und das Fallen einer hölzernen Canalthür auf den Kopf des Klägers mit der vorgedachten specifischen Gefährlichkeit in keinem Zusammenhange stehen, und in gleicher Weise auch ausserhalb des Eisenbahnbetriebes vorkommen. Ist aber das Gesetz vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, auf den vorliegenden Fall nicht anwendbar, so erscheint auch das k. k. H. G. Wien zur Entscheidung über die vorliegende Klage nicht competent.

Es musste daher der Incompetenzeinwendung stattgegeben und gemäss § 24 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, Kläger auch in den Gerichtskostenersatz verfällt werden.

Das O. L. G. Wien fand das Urtheil des H. G. Wien über Appellation des Klägers abzuändern und zu erkennen:

Die von der Geklagten erhobene Einwendung der Incompetenz habe nicht statt und werde dem H. G. aufgetragen, nach Rechtskraft dieser Entscheidung mit der Urtheilschöpfung in der Hauptsache vorzugehen.

Gründe:

Die §§ 1 und 3 des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, haben nach der ratio desselben nicht bloss zur Anwendung zu kommen, wenn der einer Person zugestossene Unfall während der unmittelbaren Bewegung eines mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahnzuges herbeigeführt wurde, sondern auch dann, wenn er in den mit dem Betriebe der Bahn in nothwendigem Zusammenhange stehenden Anlagen und Vorbereitungen durch die Ausserachtlassung der zur Hintanhaltung von Unglücksfällen nöthigen Vorkehrungen entstanden ist.

Diese Auffassung rechtfertigt sich insbesondere durch die Erwägung, dass im § 4 des obigen Gesetzes die Worte „Verkehr" und „Betrieb" einer solchen Eisenbahn pari passu gebraucht werden.

Wenn nun im vorliegenden Rechtsstreite der Kläger als gewesener Arbeiter der geklagten Bahn unter Berufung auf das eingangs erwähnte Gesetz von der Geklagten gemäss der

§§ 1325 und 1327 des a. b. G. B. deshalb Ersatzleistung fordert, weil er angeblich:

a) Am 26. Mai 1890 bei einer im Auftrage eines Magazinaufsehers im Brunnen beim Heizhause Nr. 2 an der schlecht functionirenden Pumpe vorgenommenen Reparatur infolge der Verweigerung der Beistellung einer ihm hierbei hilfeleistenden Arbeitskraft, allein einen Pumpentheil im Gewichte von $1^1/_2$ Centner heben musste und sich hierdurch eine Krankheit an seinen Harnorganen zugezogen hat;

b) am 9. Januar 1891 auf einer Locomotive durch 24 Stunden ununterbrochen Dienste leisten musste und sich hierbei infolge bedeutender Kälte die Füsse total erfroren hat; und endlich

c) am 28. April 1891 beordert wurde, eine Arbeit im Heizhause Nr. 2 zu verrichten, wobei er in den Canal des Pumpenhauses steigen musste, bei welcher Gelegenheit ein ihm behufs richtiger Dirigirung der den Canal abschliessenden, 20 Kilo schweren Holzthüre beigegebener Vorarbeiter diese Thür auf den Kopf des Klägers fallen liess, infolge dessen letzterer ein chronisches Kopfleiden bekam

und durch diese drei erwähnten Unfälle dauernd arbeitsunfähig zu sein behauptet, so müssen wohl nach dem eingangs Erwähnten diese drei Ereignungen als solche anerkannt werden, welche im Sinne des § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, im Verkehre und rücksichtlich Betriebe der mit Anwendung von Dampfkraft geleiteten Eisenbahn eingetreten sind, weil sich die Ereignungen ad *a* und *c* auf mit dem Bahnbetriebe im nothwendigen Zusammenhange stehende Anlagen und die Ereignung ad *b* direct auf den Verkehr dieser Bahn beziehen, wonach gemäss § 3 des erwähnten Gesetzes die Competenz des Handelsgerichtes Wien, um welche es sich vorläufig allein handelt, begründet erscheint, weshalb das erstrichterliche Urtheil entsprechend abzuändern und dem Handelsgerichte, nach Rechtskraft der obergerichtlichen Entscheidung, die Urtheilsfällung in der Hauptsache unter Bedachtnahme auf die seither aufgelaufenen Kosten erster und zweiter Instanz aufzutragen war.

Der O. G. H. hat das Urtheil der zweiten Instanz aus deren im Wesentlichen zutreffenden Gründen bestätigt und auf

Grund der §§ 24 und 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, erkannt, dass die Geklagte die Kosten der Revisionsbeschwerde selbst zu tragen habe.

Nr. 21.

Subsummirung einer Verletzung, welche sich ein Reisender beim Oeffnen des Fensters des Personenwagens infolge Schadhaftigkeit desselben zuzieht, unter das Gesetz vom 5. März 1869. Bei Bemessung des Schadenersatzes ist auch dem Grade des Verschuldens des Beschädigers und dem etwa unterlaufenen geringeren Grade der Aufmerksamkeit des Beschädigten billige Rechnung zu tragen.

(Entscheidung des O. G. H. vom 28. Juni 1894. Z. 6482; theilweise Bestätigung und Abänderung der Urtheile des O. L. G. Krakau vom 13. März 1894, Z. 1763, und des L. G. als H. G. Krakau vom 29. December 1893, Z. 31742.)

Karl K. fuhr am 2. Februar 1891 mit einem Zuge der N.-Bahn in einem Wagen II. Classe von K. nach Ch. und wollte vor der Station K. das Fenster des Waggons öffnen; als er jedoch an dem Ledergurte, welcher zu diesem Zwecke am Fensterrahmen befestigt ist, mit der rechten Hand angezogen hatte, zerbrach der untere Theil des Fensterrahmens. sowie die in demselben befindliche Fensterscheibe; ein Stück derselben fiel auf den Daumen der rechten Hand des Klägers und fügte demselben eine Beschädigung bei.

K. belangte die N.-Bahn vor dem L. G. Krakau auf Zahlung von Schmerzensgeldentschädigung für Verstümmelung und Heilungskosten, zusammen von 10.020 fl. sammt Nebengebühren.

Die geklagte N.-Bahn wendete die Incompetenz des L. G. Krakau ein.

Das L. G. Krakau wies diese Einwendung zurück und verurtheilte die Geklagte zur Zahlung eines Schmerzensgeldes von 5000 fl. unbedingt und zur Zahlung von Heilungskosten per 20 fl. gegen Ablegung des Schätzungseides.

Gründe:

Die Geklagte widerspricht im Allgemeinen sämmtliche Klagsangaben und behauptet vor allem, dass, falls auch dem Kläger thatsächlich der Unfall zugestossen wäre, dieser Unfall doch nicht unter die Vorschriften des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, subsummirt werden könnte und sei demzufolge auch nicht dieses Gericht zur Ent-

scheidung gegenwärtigen Processes competent und habe auch nicht das Summarverfahren platzzugreifen und dies deshalb, weil nach den Vorschriften des § 1 desselben Gesetzes lediglich solche Unfälle und die mit denselben verbundenen Beschädigungen verstanden werden können, deren Ursache specielle, sonst nirgends sich ereignende Gefahren sind, welche mit dem Eisenbahnverkehre verbunden sind und welche von dem Eisenbahnbetriebe eigenthümlichen Einrichtungen herrühren.

Diese Ansicht ist jedoch unrichtig, denn das citirte Gesetz vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, besagt ganz im Allgemeinen und erfordert bloss, dass eine Beschädigung oder Tödtung erfolgt „durch eine Ereignung im Verkehre einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn" das bedeutet, dass der Unfall sich auf einer mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn ereignen muss. In die Grenze dieser gehören nicht nur sämmtliche der Eisenbahn ausschliesslich eigenthümliche Einrichtungen, welche, ob selbe mittelbar oder unmittelbar dem Eisenbahnverkehre dienen oder nicht, dennoch zum Verkehre derselben behilflich sind — oder wenn selbe einen anpassenden Theil oder ein Zugehör jener Einrichtungen bilden, welche zum Transporte von Personen und Waaren und zum sonstigen Betriebe dienen — und dann auch alle jene Einrichtungen, bezüglich welcher der Eisenbahn die Obsorge zufällt, dieselben im guten Zustande zu erhalten, d. i. in einem Zustande, welcher mit keinerlei Gefahr verbunden ist, oder bei welchen Einrichtungen das Vorhandensein irgend eines Gebrechens im Allgemeinen der Bahn als Schuld angerechnet werden kann.

Bei einer solchen Auffassung obigen Gesetzes kann das Ereigniss, um welches es sich gegenwärtig handelt, unbedingt unter die Vorschrift des § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, subsummirt werden, denn das Eisenbahnwaggonfenster ist ein angepasster Bestandtheil des Waggons, welcher zum Transporte von Personen, sohin zum Betriebe der Eisenbahn dient, und für die entsprechende Einrichtung, respective Erhaltung sowohl des Waggons, als auch dieses Fensters hat die Eisenbahn zu sorgen, und muss dieselbe, für jede Vernachlässigung in dieser Richtung schuldtragend angesehen werden.

Sobald aber dieses Ereigniss unter die Vorschriften des § 1 des citirten Gesetzes fällt, so musste auch dem

Kläger freistehen, die Klage auf Ersatz anlässlich dieses Unfalles nach § 3 bei diesem Gerichte einzubringen — in dessen Sprengel sich der Unfall ereignete, und muss das Summarverfahren im Sinne des § 3, Abs. 2, Anwendung finden — und demzufolge musste die durch die geklagte Eisenbahn vorgebrachte Einwendung der Incompetenz dieses Gerichtes und der Unzulässigkeit des Verfahrens als unbegründet abgewiesen werden.

Uebergehend auf das Meritorische der gegenwärtigen Klage muss vor allem bemerkt werden, dass, sobald der in der Klage beschriebene Unfall unter die Bestimmungen des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, einzubeziehen ist, und nachdem nach § 1 desselben Gesetzes die Vermuthung platzgreift, dass dieser Unfall durch die Schuld der Eisenbahn geschah, der Kläger bei dem Umstande, dass die Eisenbahn die von ihm angeführten thatsächlichen Umstände widersprochen hat, lediglich verpflichtet ist, nachzuweisen, dass der von ihm beschriebene Unfall sich ereignete, dass er eine Beschädigung erlitten hat und dass zwischen dem Ereigniss und der Beschädigung ein Causalzusammenhang besteht, respective dass dieses eigentlich den Unfall und die Beschädigung verursachte.

Dieser Verpflichtung ist der Kläger zur Gänze nachgekommen, denn die durch ihn citirten Zeugen bestätigten, dass der von dem Kläger beschriebene Unfall sich ereignete und dass dieser Unfall die Beschädigung herbeiführte, wegen welcher der Ersatzanspruch geltend gemacht wurde.

Nachdem somit nachgewiesen erscheint, dass der Kläger infolge dieses Unfalles auf der Eisenbahn beschädigt wurde, tritt im Sinne des § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, die Vermuthung ein, dass an diesem Unfalle die geklagte Eisenbahn die Schuld trägt und, sobald diese Vermuthung entsteht, hat Kläger das Recht, im Sinne der §§ 1325 bis 1327 a. b. G. B. von derselben den Ersatz des erlittenen Schadens zu fordern.

Von der Verpflichtung des Ersatzes dieses Schadens, der infolge obiger Beschädigung entstand, könnte die geklagte Eisenbahn nur dann losgesprochen werden, wenn sie nachweisen würde, dass dieser Unfall infolge eines unvermeidlichen Ereignisses (vis major) oder infolge einer unabweislichen Thätigkeit einer dritten Person, für welche die Eisen-

bahn nicht verantwortlich ist, oder infolge des Verschuldens des Beschädigten, d. i. des Klägers selbst entstanden ist. (§ 2 des citirten Gesetzes.)

In dieser letzteren Richtung brachte die geklagte Eisenbahn eine Einwendung vor, indem sie behauptete, dass der Rahmen des zerbrochenen Fensters vollkommen gesund war und dass der Kläger lediglich infolge Anwendung von Uebergewalt bei Oeffnen des Fensters infolge seines eigenen Verschuldens den Unfall veranlasste. Behufs Begründung dieser Einwendung producirt die geklagte Eisenbahn Stücke vom Rahmen, welche angeblich von dem Fenster des Waggons II. Classe des Zuges Nr. 38 herrühren; producirt eine Erklärung des technologischen Gewerbemuseums in Wien, welche bestätigt, dass die Fensterrahmenstücke aus vollkommen gesundem Mahoniholz angefertigt sind und beruft sich auf die Zeugenschaft des Karl B. und Adolf U., dass die vorgewiesenen Stücke aus dem Rahmen des Eisenbahnfensters herrühren, speciell von jenem Fenster, dessen Zerstörung den besprochenen Unfall hervorrief, und beruft sich schliesslich auf die Zeugen Paul S. und Sofie S., dass der Kläger mit Anwendung von übermässig starker Gewalt an dem Gurte des Fensters anzog und auf solche Weise den Bruch des Rahmens und das Zerschlagen des Fensters verursachte.

Der mit diesen vorgewiesenen Beweismitteln versuchte Beweis ist der geklagten Eisenbahn nicht gelungen, denn vor allem hat der Kläger widersprochen, dass die durch die geklagte Eisenbahn vorgelegten zwei Stücke aus dem Fensterrahmen der geklagten Eisenbahn und insbesondere aus jenem Fensterrahmen herrühren, dessen Zerschlagen oder Bersten gegenwärtigen Unfall verursachte und die Vernehmung der Zeugen Karl B. und Adolf U. konnte diese Umstände durchaus nicht bestätigen.

Aber selbst für den Fall, als zugegeben würde, dass die vorgewiesenen Waggon-Fensterrahmenstücke mit jenen des zerschlagenen Fensters identisch sind, und als zugegeben würde, dass die durch das technologische Gewerbemuseum untersuchten Rahmenstücke identisch sind, welche Erklärung des genannten Museums die Eisenbahn vorgewiesen hat, so könnte die geklagte Eisenbahn dennoch nicht von der Verantwortung losgesprochen werden, denn sie war nicht im Stande, die Schuld des Klägers an diesem Unfalle nach-

zuweisen; die von dem technologischen Gewerbemuseum in Wien ausgestellte Erklärung kann keinen Beweis liefern, denn selbst für den Fall, als diese Erklärung für ein öffentliches Document angesehen werden sollte, kann dieses für das Gericht im Processe die Güte des Materiales nicht bestätigen, nachdem in dieser Richtung lediglich das Gutachten der gerichtlichen Sachverständigen maassgebend ist; überdies auch deshalb nicht, weil lediglich der Umstand, ob der Fensterrahmen aus gesundem Holze angefertigt war oder nicht, die Schuld des Klägers nicht darthut, indem insbesondere die berufenen Zeugen Paul S. und Sofie S. nicht bestätigten, dass Kläger eine aussergewöhnliche Kraftanwendung anlässlich der Oeffnung des Fensters gebraucht hat, und schliesslich auch deshalb nicht, weil die bei Gericht vernommenen Sachverständigen Isak M. und Adolf B. bestätigten, dass ein Stück von dem vorgewiesenen Rahmen in der Mitte zerbrochen ist, und erklärten, dass das Herausreissen des Gurtes und der Bruch des Rahmens infolge bereits früher existirender, nicht constatirter Rahmenbrüche erfolgt sein konnte.

Wie aus dem obangeführten Sachverhalte zu entnehmen ist, hat Kläger den Unfall nachgewissen — er hat dargethan, dass er infolge dieses Unfalles einen Schaden erlitt — die Geklagte hat aber wieder jene Umstände nicht bewiesen, welche sie im Sinne des § 2 des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, von der Verpflichtung der Entschädigung losgesagt hätten.

Bei einem solchen Sachverhalte hat der Kläger das Recht nach § 1325 a. b. G. B. gleichzeitig die Heilungskosten und den Ersatz für erlittenen Schmerz zu verlangen; der Ersatz (Entgelt) für ausgestandenen Schmerz wurde dem Kläger im Betrage von 5000 fl. zugesprochen, indem die constatirten Umstände vor Augen gehalten wurden, dass, wie es auch die vernommenen Zeugen Dr. Leon Kl., Matens W. und Dr. Alexander B. zugestanden haben und wie es die vernommenen Sachverständigen Dr. H. und Dr. Sch. bestätigten, die Wunde einen bedeutenden Umfang hatte und dieselbe durch einen langen Zeitraum sehr schmerzhaft war, und dies insbesondere während der Heilungszeit, indem es nothwendig wurde, einigemale die Sonde in die Wunde einzuführen, und zwar — wie dies die Sachverständigen angaben — um dem Umsichgreifen der

Ansteckung der Umgebung vorzubeugen; überdies hat diese Wunde laut Angabe der Sachverständigen die Entzündung der lymphatischen Gefässe, des Beutelchens der Sehnen hervorgerufen und verursachte an und für sich, sowie mit Rücksicht auf den Zeitraum von 30 Tagen der Dauer der Gesundheitsverletzung auch die Unfähigkeit zur Berufsarbeit, sowie die schwere Beschädigung des Körpers, verbunden mit einer continuirlichen Unfähigkeit des Klägers beim Schreiben, indem der Kläger den verletzten Daumen ohne Hilfe gerade zu richten nicht im Stande ist, und schliesslich bereitet ihm die Verletzung des Daumens, insbesondere bei anhaltendem Schreiben, auf welches Kläger als Conceptsbeamter des Gerichtes angewiesen ist, fortwährende Ermüdung und Schwächung.

Als Heilungskosten beansprucht der Kläger den Betrag von 20 fl.

Die der Geklagten auferlegte Ersatzverpflichtung betreff dieser Heilungskosten wurde von dem durch den Kläger über diesen Umstand angebotenen, von der Geklagten in der Einrede ausdrücklich rückgeschobenen Eid abhängig gemacht, denn die geklagte Eisenbahn hat diese Umstände widersprochen und der Kläger hat wieder andere Beweise hierüber nicht angeboten.

Es ist noch zu erwägen, dass dieser Eid, ungeachtet der Verwahrung der Geklagten zuzulassen war, welche einwendete, dass, nachdem sie von dem zu beschwörenden Umstande keine Kenntniss habe, dieser Eid ein eigener ist, welchen unsere Processführung nicht kennt; da aber die geklagte Eisenbahn diesen Process im eigenen Namen führt, so kann ihr auch im Sinne des § 280 C. P. der Eid aufgetragen werden, nicht bloss über eigene Handlungen, sondern auch über fremde, ihr selbst nicht bekannte Umstände.

Aber ausser den obigen zwei Posten liquidirte der Kläger auch noch unter dem Titel der speciellen Entschädigung für Verunstaltung den Betrag von 5000 fl. Mit diesem Begehren wird Kläger unbedingt abgewiesen. Das bürgerliche Gesetz kennt keine Verunstaltung, sowie einen besonderen Ersatz, wie dies begehrt wird, denn nach § 1325 a. b. G. B. gehört die Verunstaltung (Verstümmelung), falls eine solche existirt, bei Bemessung des Ersatzes zum § 1325 und ist in dem dort angeführten Sinne zu berücksichtigen und ist auch da nur insoweit zu berücksichtigen,

falls die beschädigte Person infolge dieser speciellen Verunstaltung in ihrem ferneren Berufe geschädigt werden könnte. Dieses alles fehlt jedoch beim Kläger, denn nach Beschreibung des verletzten Daumens des Klägers und laut ärztlichen Befundes hat beim Kläger weder eine Verunstaltung der Person im Allgemeinen, noch auch inbesondere eine solche Verunstaltung stattgefunden, wie sie das Gesetz besagt, und welche im Allgemeinen bei Bemessung des Ersatzes in Rechnung gezogen werden könnte, und selbst für den Fall als eine Verunstaltung angenommen würde, könnte diese dem Kläger in seinem weiteren Fortkommen nicht hinderlich sein.

Aber beim Kläger liegt nicht eine derartige Verunstaltung vor, wie sie das Gesetz verlangt, und kann diese demnach bei Bemessung der Entschädigung nicht berücksichtigt werden, dies deshalb, weil ja doch die Krümmung eines Fingers des Klägers nicht als Verstümmelung angesehen werden kann und wenn man schliesslich diese Krümmung des Fingers an der Hand des Klägers eine Verunstaltung nennen wollte, so besagt § 1326 a. b. G. B., dass diese Verunstaltung der beschädigten Person einen Schaden zuzufügen (bei ihrem weiteren Fortkommen) im Stande sein muss, dass demnach diese Verunstaltung einen materiellen Schaden zuzufügen geeignet sein müsste, und kann dies bei vorliegendem Ereignisse keinesfalls zutreffen, indem besagte Verunstaltung dem Kläger bei seiner Carrière mit Bestimmtheit einen Schaden nicht verursachen kann.

Der Kläger bringt in der Klage vor, dass er ledigen Standes sei und hat als Möglichkeit angenommen, dass ihm die vorerwähnte Verstümmelung in einer vortheilhaften Verehelichung hinderlich sein kann, aber dies kann durchaus nicht in Rechnung genommen werden und dies deshalb, weil eine solche Verunstaltung mit Bestimmtheit hierbei nicht hinderlich sein kann und dies weder mit Rücksicht auf das Geschlecht, noch auf den socialen Standpunkt, noch auch mit Rücksicht auf die Vorschrift des § 91 a. b. G. B., welcher dem Manne die Verpflichtung der Erhaltung des Weibes auferlegt.

Die Entscheidung betreffs der Gerichtskosten stützt sich auf den § 24 und 25 des Gesetzes vom 17. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 74.

Ueber Appellation der Geklagten erniedrigte das O. L. G. den Betrag des Schmerzensgeldes von 5000 fl. auf 3000 fl. herab und bestätigte im Uebrigen das Urtheil der ersten Instanz.

Gründe:

Die Appellationsbeschwerden des Klägers, so weit sie sich wider die der Geklagten auferlegte Verpflichtung zum Schadenersatze und wider den Kostenersatz richten, entbehren jeder rechtlichen Basis und werden in dieser Richtung beide Streittheile auf die in dem Urtheile der ersten Instanz angeführten, mit dem Gesetze und der Actenlage im Einklange stehenden Gründe gewiesen und wird auf die Ausführungen der Appellationsbeschwerden, wie folgt, bemerkt:

Die Einwendung der geklagten Gesellschaft, dass die erste Instanz über den Umstand, dass die den Sachverständigen zur Prüfung vorgelegten Fensterrahmenstücke von jenem Waggonfenster herrühren, welches bei der Art und Weise, wie solches geöffnet wurde, durch den Kläger zerspringen (zerbersten) musste — den durch die Geklagte angebotenen Beweis durch den Eid nicht zugelassen hat, ist gegenstandslos, denn den Sachverstädigen wurden, wie dies das Protokoll de dato 15. Mai 1893 ausweist, bloss kleine Stücke des beschädigten Rahmens vorgelegt, welche der ursprünglichen Spur des Zerbrechens entbehrten, indem dieselben theils mit einem scharfen Instrumente abgeschnitten, theils abgeschabt waren und falls demzufolge auch constatirt würde, dass die durch die Sachverständigen untersuchten Rahmenstücke von dem Fenster herrühren, welches bei der durch den Kläger angewendeten Art und Weise des Oeffnens zerbrach, so könnte doch nicht dargethan werden, dass dieser Rahmen keine solchen Gebrechen hatte, welche Ursache waren, dass dem Kläger der Unfall zustiess und er beschädigt wurde. Und da weder die vis major noch die Schuld des Klägers bei diesem Unfalle nachgewiesen wurde, so musste folgerichtig die erste Instanz im Sinne des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, annehmen, dass das Verschulden die geklagte Gesellschaft trägt. Der Kläger hat auch keinen triftigen Grund, sich darüber zu beschweren, dass die Verpflichtung der geklagten Gesellschaft zum Ersatze der Kosten der Heilung im Betrage von 20 fl. von dem im Abs. 3 des appellirten Urtheiles senten-

tionirten Eide abhängig gemacht wurde, denn sobald die Geklagte die Thatsache, dass diese Ausgabe beglichen wurde, in Abrede stellt, war keine Basis zur unbedingten Verurtheilung mehr vorhanden.

Die geklagte Gesellschaft beschwert sich in zweiter Linie über die Höhe des dem Kläger zuerkannten Schmerzensgeldes, aber auch in dieser Richtung kann die Appellation der Geklagten nicht als begründet anerkannt werden. — Gemäss § 1325 a. b. G. B. soll die Höhe des Schmerzensgeldes den nachgewiesenen Umständen entsprechen. — Es muss aber auch der Grad der Verletzung in Rechnung gezogen werden, dann dessen Folgen und die verursachten Schmerzen und andererseits auch kann die Grösse des Verschuldens von Seite des Beschädigenden der Natur der Sache nach nicht ohne Berücksichtigung bleiben.

Im vorliegenden Falle erlitt der Kläger eine Beschädigung der Hand, deren Folgen nach Ablauf von sechs Wochen ohne weitere Spuren verliefen — und obzwar der Verlauf der Operation, sowie die Erweiterung der Wunde, die Einführung der Sonde in dieselbe, sowie des Jodoformgazes nach Aussage der Sachverständigen einen empfindlichen Schmerz verursachten, so war dieser Schmerz doch nicht langandauernd, hörte mit dem Momente, sobald die Wunde verbunden war, wieder auf und ist derselbe auch nach erfolgter Heilung der Wunde gänzlich gewichen. — Erwägt man demzufolge, dass das Verschulden der Geklagten lediglich auf der vernachlässigten Ueberwachung des Waggonfensters beruht und sohin minder bedeutend ist und auch nicht mit einem Verschulden anderer Art der Eisenbahnen verglichen werden kann, so musste der Betrag für Schmerzensgeld als von der ersten Instanz zu hoch gegriffen anerkannt und demzufolge auf 3000 fl. herabgesetzt werden.

Der O. G. H. hat die theils ordentliche, theils ausserordentliche Revisionsbeschwerde des Klägers zurückgewiesen.

Gründe:

Die ordentliche gegen den abändernden Absatz der angefochtenen Entscheidung gerichtete Beschwerde des Klägers ist nicht begründet, denn bei Beurtheilung der Schadenersatzpflicht finden die Bestimmungen des XXX. Hauptstückes des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches ihre volle Anwendung und kann es nach den Bestimmungen der §§ 1297,

1302, 1304, 1310, 1331 und 1332 a. b. G. B. gar keinem Zweifel unterliegen, dass der Richter bei Bemessung des zuzusprechenden Schadenersatzes auch dem Grade des Verschuldens des Beschädigers und dem etwa unterlaufenen geringeren Grade der Aufmerksamkeit des Beschädigten billige Rechnung zu tragen hat, und da im gegebenen Falle das angefochtene obergerichtliche Urtheil als der Sachlage entspricht, war dasselbe zu bestätigen.

Nr. 22

Einer Person, welche weder Absender noch Adressat ist, kann die active Klagslegitimation zur Geltendmachung von Ansprüchen aus dem Frachtvertrage zuerkannt werden, falls der Frachtbrief einen Vermerk enthält, dass die Sendung Eigenthum der betreffenden Person ist, beziehungsweise falls die Eisenbahn die betreffende Person durch Aufforderung zur Abgabe einer Verfügung über das Gut als reclamationsberechtigt anerkannt hat.

(Entscheidung des O. G. H. vom 10. Juli 1894, Z. 7388; Bestätigung der gleichlautenden Urtheile des H. G. Wien vom 1. December 1893, Z. 28215, und des O. L. G. Wien vom 3. April 1894, Z. 1540.)

Die Firma Jakob B. belangte die St.-Bahn auf Zahlung des Schadenersatzes für die Verwechslung einer Sendung Hühnerweizen per 10.000 Kilogramm.

Das H. G. Wien gab dem Klagebegehren statt.

Gründe:

Es ist seitens der Geklagten zugegeben, dass die Speditionsfirma Leopold H. & Cie. den Frachtbrief de dato Budapest 27. December 1889 am 30. December 1889 zum Bahnhofe B. der St.-Bahn sandte und dass diese Speditionsfirma mittelst des den Bahnstempel vom 30. December 1889 aufweisenden Frachtbriefes 200 Säcke im Bruttogewichte von 10.000 Kilogramm zur Beförderung an Jakob B. in St. J., Station H., bei der genannten Bahn zur Aufgabe brachte, dass die Bahn den Frachtbrief angenommen und das Frachtbriefrecepisse ausgefertigt hat.

Nachdem im Frachtbriefe der Inhalt der 200 Säcke als Hühnerweizen vom Absender bezeichnet worden ist, die Bahn diesen Frachtbrief angenommen hat, ohne von dem ihr nach dem Betriebsreglement zustehenden Rechte, die Uebereinstimmung des Frachtbriefes mit dem betreffenden Frachtgute zu prüfen

und verificiren zu lassen, Gebrauch gemacht zu haben, weiters das Aufgabsrecepisse, womit ausdrücklich der Empfang von 200 Säcken Hühnerweizen bestätigt wird, bahnseitig der Aufgabsfirma ausgefolgt worden ist, überdies aus den Aussagen mehrerer Zeugen hervorgeht, dass in der That gegen Ende December 1889 die G. Dampfmühle in B. 200 Säcke Hühnerweizen im Gewichte von 10.000 Kilogramm in das Bahnmagazin in B. zur Verfügung der Speditionsfirma Leopold H. & Cie. aufgeliefert hat, erscheint der Beweis hergestellt, dass die Aufgabsbahn 200 Säcke Hühnerweizen zur Verfrachtung an J. B. in St. J., Station H., erhalten hat.

Nach § 64 Eisenbahnbetriebs-Reglement haftet die Eisenbahn als Frachtführerin für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Gutes seit dem Abschlusse des Frachtvertrages bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (vis major) oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes oder durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist.

Nach § 62 des Betriebsreglements haften, wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbriefe übernimmt, nach welchem der Transport durch mehrere sich aneinander anschliessende Eisenbahnen zu bewirken ist, als Frachtführer für den ganzen Transport die erste und diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zuletzt übernommen hat, vorbehaltlich des Regresses der Bahnen untereinander. Da nun durch Zeugen erwiesen ist, dass die in H. angelangte Sendung nicht, wie im Frachtbriefe angegeben, Hühnerweizen, sondern ein Gemisch von unverwendbaren Raden, Wicken und wilden Unkrautsämereien enthielt, somit das aufgegebene Frachtgut (Hühnerweizen) am Bestimmungsorte nicht abgeliefert worden ist, haften die Aufgabsbahn und die Abgabsbahn (also die Geklagte) für den durch die unterbliebene Ablieferung an den Adressaten der Klägerin verursachten Schaden.

Die Einwendung der Geklagten, dass der klägerischen Firma die active Klagslegitimation fehle, weil sie weder Absender noch Empfänger des Gutes laut Frachtbriefes sei, ist hinfällig, da schon der im Frachtbriefe enthaltene Vermerk „Sendung des Jakob L. in Wien" darauf hinweist, dass die Speditionsfirma Leopold H. & Cie. als Bevollmächtigte der klägerischen Firma bei der Aufgabe des Frachtgutes intervenirte, überdies die Geklagte die Legitimation der klägerischen

Firma zur Reclamation und sohin zum Schadenersatzanspruch bereits anerkannt und die klägerische Firma aufgefordert hat, über die fragliche, in H. unbezogen lagernde Sendung zu verfügen.

Ebenso unbegründet ist die weitere Einwendung der Geklagten, dass sie von der Haftung liberirt sei, weil sie das Frachtgut, welches in B. aufgegeben worden sei, nicht übernommen habe, vielmehr nach der klägerischen Darstellung schon in Budapest bei der Bahnverwaltung eine Verwechslung des Frachtgutes, beziehungsweise der Nummer der Wagen, in denen die Verladung erfolgte, vor sich gegangen sei; denn die Geklagte hat den Frachtbrief übernommen, ist in den Frachtvertrag eingetreten und hat sich auch die Fracht bezahlen lassen.

Nach § 62 Betriebsreglement ist es unzweifelhaft, dass die Abgabsbahn dem Versender auch für den während des Transportes bei der Aufgabsbahn eingetretenen Verlust des Frachtgutes zu haften hat, wenn sie den ursprünglichen Frachtbrief übernahm und nicht die Ausstellung eines neuen der Sachlage entsprechenden Frachtbriefes verlangt, während nach der Rechtsansicht der geklagten Bahn dieser Fall der Haftung geradezu ausgeschlossen wäre.

Endlich ist zu bemerken, dass die Einwendung der geklagten Bahn, ein Bevollmächtigter der Aufgabsfirma Leopold H. & Cie. habe das nach H. beförderte Frachtgut ausdrücklich als dasjenige bezeichnet, welches nach H. zu befördern sei, eine etwaige Verwechslung des Frachtgutes könne daher nur durch die Aufgabsfirma selbst erfolgt sein, nicht erwiesen worden ist, weil von den beiden diesfalls seitens der Geklagten geführten Zeugen, der eine, Gustav R., aus eigener Wahrnehmung nichts auszusagen vermochte und die Aussage des übrigens als verwerflich bezeichneten Zeugen Franz G. unzulänglich erscheint, zumal derselbe selbst angiebt, dass die Waare, welche er theilweise vor der Versendung besichtigte, kein Raden war, und auf den irreferiblen Haupteid mangels der gesetzlichen Grundlage nicht abgegangen werden kann.

Es kann auch nicht mit Grund behauptet werden, dass das Frachtgut, welches im Frachtbriefe bezeichnet ist, nicht als in Verlust gerathen anzusehen sei, da feststeht, dass Hühnerweizen am Bestimmungsort nicht abgeliefert worden

ist und der Adressat nicht schuldig ist, ein Frachtgut anderer Qualität anzunehmen.

Was die Höhe des Schadenersatzes betrifft, so musste der klägerischen Firma der gemeine Handelswerth von Hühnerweizen loco Wien Ende December 1889 mit 5 fl. 25 kr. pro 100 Kilogramm unter Zuschlag der Frachtkosten von Wien nach H. mit 24 fl., zusammen 459 fl., ferner der Werth der Säcke mit 36 fl., endlich aber der indebite gezahlte Lagerzins per 13 fl. 20 kr., zusammen der Betrag von 598 fl. 20 kr. zugesprochen werden.

Gründe:

Das erstrichterliche Urtheil ist aus dessen mit einer einzigen Ausnahme zutreffenden Gründen zu beseitigen und wird demselben mit Rücksicht auf die erhobene Einwendung der mangelnden Activlegitimation nur noch beigefügt, dass die Klagsfirma von der geklagten Eisenbahngesellschaft, abgesehen von dem Besitze des Frachtbriefes und dem in demselben enthaltenen Vermerke „Sendung des Herrn Jakob L. in Wien", sowie der Beilage S., insbesondere in den Beilagen N. und O. als Versenderin im Sinne des § 50 des Betriebsreglements anerkannt und derselben bekannt gegeben wurde, es werde der Verkauf des in H. eingelangten, vom Destinatar nicht bezogenen Frachtgutes auf Rechnung der Klagsfirma erfolgen, durch welche Anerkennung alle darauf abzielenden, im Allgemeinen richtigen Einwendungen, dass zur Geltendmachung des Anspruches aus einem Frachtvertrage nur der Absender oder der im Frachtvertrage eingetretene Destinatar nicht aber der dem Frachtführer in der Regel gar nicht bekannte Eigenthümer des Frachtgutes berechtigt sei, in dem vorliegenden Falle beseitigt erscheine. In der Sache selbst kommt zu bemerken, dass die gemäss der Vorschrift des Art. 392 H. G. B. im Frachtbriefe enthaltenen Angaben über den Inhalt des im verpackten Zustande übergebenen Frachtgutes, nachdem es sich dabei um einseitige Angaben des Absenders handelt, welche der Frachtführer nach dem üblichen Geschäftsgange gar nicht controliren kann, für den Inhalt der Sendung im Allgemeinen keinen Beweis liefern und dass aus der Unterlassung der Untersuchung des Frachtgutes, welche der Eisenbahnexpedition im Sinne des § 50, Z. 4, Betriebsreglements gestattet ist, ein Zugeständniss, dass der Inhalt der Sendung den im Frachtbriefe enthaltenen An-

gaben entspreche, nicht gefolgert werden kann. Der entgegengesetzten, mit dem Frachtverkehre kaum in Einklang zu bringenden Anschauung des Erstrichters kann daher nicht beigetreten werden. Im vorliegenden Falle bedarf es aber der Berufung auf den Frachtbrief zum Beweise des Gehaltes der aufgegebenen Sendung (Hühnerweizen) gar nicht, denn nach den Zeugenaussagen des Samuel N., Peter Ch. und Daniel G. hat die G. Dampfmühle thatsächlich 200 Säcke Hühnerweizen, und zwar in plombirten Säcken mit dem Zeichen G . . . . . mühle zur Verfügung der Speditionsfirma Leopold H. & Cie. in das Magazin Nr. 9 der Geklagten in B. am 24. December 1889 eingeliefert.

Nach den Aussagen der von der geklagten Gesellschaft geführten Zeugen Gustav R. und Franz E. hat dieselbe den Frachtbrief de dato 24. December 1889 ohne Waaren in Empfang genommen und am 30. December 1889 ein im Magazin 19, nicht 9, lagerndes Frachtgut, obschon Zeuge E. sich überzeugt hatte, dass dieselbe nicht Hühnerweizen enthält, obgleich die Säcke nicht plombirt waren, und auch nicht das Zeichen G . . . . . mühle auf denselben ersichtlich war, am 30. December 1889 als das dem Frachtbriefe entsprechende Frachtgut nach H. expedirt, nachdem damals (30. December 1889), ein ähnliches Frachtgut zur Verfügung der Speditionsfirma Leopold H. & Cie. nicht liegend war und der Bedienstete St. von der zuletzt gedachten Firma die Expedition verlangt hat. Wie aus den Zeugenaussagen des Julius S., Gustav S., Jakob N., Jakob P. und Jakob P. hervorgeht, ist auch thatsächlich in H. als die mit dem Frachtbriefe aufgegebene Sendung nicht Hühnerweizen, sondern sogenannter Raden eingelangt, die Säcke waren nicht plombirt und trugen nicht das Zeichen G . . . . .-mühle.

Es hat daher, wie übrigens im Appellationszuge von der Geklagten eigentlich zugestanden wird, eine Verwechslung der aufgegebenen 10.000 Kilogramm Hühnerweizen mit den gleichfalls aufgelieferten 10.000 Kilogramm Raden, und zwar vor der am 30. December 1889 erfolgten Expedition der für H. bestimmten Sendung stattgefunden, und erscheint es für die Haftpflicht der Bahn ohne rechtliche Bedeutung, dass ein Bediensteter der Firma Leopold H. & Cie. nach erfolgter Verwechslung sich mit der Expedition des einzigen zur Verfügung der Firma Leopold H. & Cie. am 30. December 1889

im Magazin der St.-Bahn noch lagernden Quantums von Getreide einverstanden erklärt hat. Für den durch diese Verwechslung entstandenen Schaden hat nicht nur die Aufgabsbahn, sondern auch die Geklagte aufzukommen.

Insofern die Appellationsbeschwerde gegen die Ziffer des zugesprochenen Betrages gerichtet ist, wird auf das Gutachten der Sachverständigen und darauf verwiesen, dass in Gemässheit des § 4 der a. G. O. die gleichzeitige Geltendmachung des Anspruches auf Ersatz eines indibite gezahlten Lagerzinses, dessen Höhe nicht bestritten wurde, zulässig war.

Der O. G. H. hat der ausserordentlichen Revisionsbeschwerde der Geklagten keine Folge gegeben, weil eine unterlaufene Nullität nicht vorliegt, weil die untergerichtlichen Urtheile auch eine offenbare Ungerechtigkeit nicht erkennen lassen, vielmehr in der Rechts- und Sachlage begründet sind, zumal wenn erwogen wird, dass nach der Actenlage kein Grund zur Annahme vorliegt, dass die St.-Bahn die 10.000 Kilogramm Hühnerweizen vor Aufdrückung des Expeditionsstempels auf den Frachtbrief aus einem anderen Grunde als zum Zwecke des Transportes, respective zum Abschlusse des Frachtvertrages in ihrem Gewahrsam hatte, vielmehr der Umstand, dass der Frachtbrief die im § 55 des Betriebsreglements vorgeschriebene Erklärung nicht enthält, gegen die Annahme eines selbständigen Aufbewahrungsvertrages spricht.

Nr. 23.

Nichtannahme eines Selbstverschuldens des Heizers, welcher zur Fahrt mit einer Hilfslocomotive beordert wurde und dadurch verunglückte, dass die Locomotive auf ein unrichtiges Gleis gerieth und mit einem Zug zusammenstiess. Berücksichtigung des Grades der Verletzung, deren Folgen und der erlittenen Schmerzen, sowie der Vermögensverhältnisse des Ersatzpflichtigen bei Bemessung des Schmerzensgeldes.

(Entscheidung des O. G. H. vom 11. Juli 1894, Z. 7912; theilweise Bestätigung und Abänderung der Urtheile des O. L. G. Wien vom 1. Mai 1894, Z. 5834, und des H. G. Wien vom 27. Februar 1894, Z. 107392 ex 1892.)

Der Heizer Franz G. wurde am 16. Februar 1891, als er auf einer Hilfslocomotive Dienst machte, schwer verletzt, indem die Locomotive auf ein unrichtiges Gleis gerieth und mit einem Güterzuge zusammenstiess. G. belangte die Eisenbahn auf Zahlung einer monatlichen Rente im Betrage von

60 fl., eines Schmerzensgeldes von 10.000 fl. und der Heilungskosten per 800 fl.

Das H. G. sprach dem Kläger zu:

1. Eine Monatsrente von 33 fl. auf Lebenszeit vom 1. Mai 1891;

2. ein Schmerzensgeld von 5000 fl.;

3. an Heilungskosten den Betrag von 6 fl. unbedingt und weitere Beträge von 70 fl., 130 fl., 40 fl., 31 fl. 37 kr., 140 fl., 80 fl., 80 fl., 50 fl., 170 fl. unter Voraussetzung der Ablegung der dem Kläger zurückgeschobenen Haupteide.

Gründe:

Es ist unbestritten, dass am 16. Februar 1891, als Kläger von einer Dienstfahrt in der Station St. angelangt war, der Verkehrsbeamte Ladislaus Cz. den Auftrag ertheilte, dass eine Hilfsmaschine einem auf der Strecke St.-L. verschneiten Schneezug entgegenfahre, um diesem im Schnee steckengegliebenen Zuge zu Hilfe zu eilen, dass sich auf dieser Hilfsmaschine der Verkehrsbeamte Ladislaus Cz., der Locomotivführer Thomas N. und der Kläger befanden, dass letzterer als Heizer bei dieser Hilfsmaschine fungirte, dass sofort nach ergangenem Befehle der Locomotivführer die Hilfsmaschine in Bewegung setzte, dass letztere infolge falscher Weichenstellung bei Ablassung von der Station St., anstatt auf das Gleis nach L zu fahren, auf das gegen Ch. führende Gleis gerieth und, nachdem sie ungefähr 6 bis 7 Kilometer auf diesem Gleise gefahren war, auf den in entgegengesetzter Richtung mit voller Dampfkraft heranfahrenden Güterzug Nr. 181 anprallte, dass infolge dieses Zusammenstosses die Hilfsmaschine ganz zertrümmert wurde, der Verkehrsbeamte Ladislaus Cz. sofort getödtet wurde, und der Kläger Verletzungen erlitt.

Was nun die Verletzungen des Klägers betrifft, so hat der Zeuge Dr. K. (Bahnarzt) bestätigt, dass Kläger nach dem Bahnunfalle vom 16. Februar 1891, und zwar im Mai 1891 von ihm ärztlich untersucht wurde, dass Kläger bei dieser Untersuchung zahlreiche Spuren von Beschädigungen an seinem Körper aufwies, namentlich theils Narben, theils unverheilte Wunden, dass sich bei dem Kläger insbesondere eine bedeutende Wunde von der Grösse der Handfläche eines erwachsenen Mannes oberhalb der Kniescheibe des rechten Fusses vorfand, welche mit Granulationen bedeckt

war und die Umgebung dieser Wunde, sowie der Kniebeuge narbenmässig zusammengezogen war.

Der Zeuge Anton P. (Bahnarzt) hat ausgesagt, dass Kläger unmittelbar nach dem Unfalle vom 16. Februar 1891 lebensgefährlich krank war, dass er an Händen und Füssen verbrüht war, dass er neben kleineren Verwundungen im Gesichte eine starke, 15 Centimeter lange, bis an den Knochen reichende Wunde gehabt hat, dass sich bei dem Kläger am linken Oberarm an der äusseren Fläche und am Vorderarm grosse Brandblasen vorfanden, dass Kläger auch am rechten Vorderarm verbrannt war und bei dem fraglichen Unfalle auch einen Bruch der dritten und vierten Rippe erlitt.

Aus dem zum ewigen Gedächtniss aufgenommenen Sachverständigen-Gutachten vom 27. August 1891 geht hervor, dass Kläger mehrere Brandwunden erlitt, welche insgesammt eine schwere körperliche Beschädigung des Klägers bildeten, dass sich an dem Kläger infolge eines eingetretenen Rippenbruches eine Verdickung an der fünften Rippe vorfand, dass die Verletzung des Klägers an der vorderen Fläche des rechten Kniegelenkes nach Ablauf von sechs Monaten noch nicht geheilt war und die Biegung des Kniegelenkes und die Unmöglichkeit der Streckung der Extremität durch die Monate lang andauernde Haltung hervorgerufen wurde.

Nach dem Sachverständigen-Gutachten vom 29. Mai 1893 muss der Kläger infolge der erlittenen und auch damals noch nicht geheilten Verletzung, insbesondere infolge der ausgedehnten Narbe auf dem rechten Knie den rechten Fuss gebogen halten, indem er denselben weder ganz strecken noch biegen kann, und kann ohne Krücke und ohne Stock nicht gehen. Es ist daher zweifellos, dass Kläger am 16. Februar 1891 durch eine Ereignung im Eisenbahnverkehre körperlich verletzt wurde, und tritt nach dem § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, die Vermuthung für das Verschulden der Bahnunternehmung ein.

Von geklagter Seite wird nun die Einwendung erhoben, dass der Kläger selbst einer der Hauptschuldtragenden an dem fraglichen Unfalle sei und wird diese Einwendung mit der Behauptung begründet, dass die Ausfahrtsrichtung von St. aus gegen L. eine gerade Linie bildet. während die Ausfahrt von St. gegen Ch. in einem sehr scharfen Bogen gegen links stattfindet, so dass eine unrichtige Ausfahrt jedem sofort auffallen muss, dass Kläger,

welcher wusste, dass die Maschine gegen L. zu fahren hatte, bei nur gewöhnlicher Aufmerksamkeit bei der Ausfahrt aus St., als die Maschine auf die scharfe Curve gerieth, bemerken musste, dass dieselbe auf dem falschen Geleise sich befinde, und dass er nach Art. 48 der Instruction Nr. XXIII für Locomotivheizer verpflichtet gewesen sei, den Maschinenführer auf diese falsche Fahrtrichtung aufmerksam zu machen, dass er demnach, indem er dieses unterliess, gegen die Instruction verstossen habe.

Rücksichtlich der widersprochenen Einwendung des eigenen Verschuldens des Klägers trifft die geklagte Partei die Beweislast.

Wenn nun auch durch den sachverständigen Befund erwiesen ist, dass die Bahnausfahrtrichtung von der Station St. gegen L. als eine gerade Linie anzusehen ist, während die Bahnausfahrtrichtung von St. gegen Ch. in einem sehr scharfen Bogen gegen links stattfindet, so hat doch die geklagte Bahn nicht nachgewiesen, dass dem Kläger, welcher laut Aussage eines Zeugen, eben erst aus Anlass seiner Versetzung vom Heizhause Z. nach St. als dienstverrichtender Heizer am 15. Februar 1891, Nachts zwischen 9 und 12 Uhr, mit dem Eisenbahnzug von Z. nach St. anlangte, die Ausfahrtrichtungen von St. bekannt waren, und dass Kläger die von St. aus führenden Strecken damals nicht das erstemal befahren habe. Wenn es ferner auch richtig ist, dass nach Art. 48 der Instruction XXIII für Locomotivführer und Heizer bei der Ausfahrt aus den Stationen das Maschinenpersonale sich zu überzeugen hat, ob das Gleis, auf dem die Ausfahrt erfolgte, vollkommen frei ist und ob die zu passirenden Wechsel richtig gestellt sind, so darf doch nicht übersehen werden, dass diese Bestimmung im Zusammenhange mit den übrigen einschlägigen Bestimmungen dieser Instruction interpretirt werden muss, insbesondere mit Bedachtnahme auf Art. 50 dieser Instruction, wo es heisst, dass der Heizer, wenn er nicht mit dem Nachfeuern beschäftigt ist, zur Handhabung der Bremse auf dem Tender bereit, auf den Locomotivführer und auf die Signale aufmerksam sein muss, und im Hinblick auf Art. 7 derselben Instruction, wo es heisst, dass für die Leitung und Führung der Locomotive, welche dem Locomotivführer ganz überlassen ist, auch derselbe allein verantwortlich ist, wonach bei dem Umstande, als im vorliegenden Falle ausser dem Kläger ein Verkehrsbeamter und der Locomotiv-

führer auf der fraglichen Hilfsmaschine waren, welchen vor allen die Verpflichtung oblag, auf die richtige Stellung der Wechsel aufmerksam zu sein, und welche die Fahrtrichtungen von St. aus infolge ihrer Dienstleistungen in der Station St. genau kennen mussten, und es daher absolut unzulässig erscheint, ein Verschulden auf den Kläger als Heizer, welcher eben erst von Z. in St. in der Nacht vom 15. Februar 1891, und zwar wie der Zeuge Adolf M. ausgesagt hat, während Schneeverwehungen angelangt war und bezüglich dessen gar nicht erwiesen ist, dass er überhaupt bei der fraglichen Fahrt mit Rücksicht auf seine Beschäftigung als Heizer in der Lage gewesen sei, auf die Fahrtrichtung und die Wechselstellung zu achten, zu wälzen — es ausser Zweifel steht, dass ein Verschulden des Klägers nicht vorliegt.

Im Einklange hiermit steht auch der Umstand, dass bei dem K. G. Sambor anlässlich des mehrgedachten Bahnunfalles ein Strafverfahren gegen den Kläger nicht eingeleitet wurde und dass nach den Gründen des Urtheiles des Kreisgerichtes Sambor vom 19. Januar 1892, Z. 8483/91, der verunglückte Bahnbeamte Ladislaus Cz. den Unfall verschuldet hat.

Die Anführung der geklagten Partei, dass der Kläger nicht verpflichtet gewesen sei, die fragliche Fahrt zu unternehmen, weil die Weisung an ihn von Cz. ausging, also weder vom Stationsvorstand, noch von einer Heizhausleitung, kann nicht berücksichtigt werden, weil diese Einwendung im Widerspruch mit den Art. 8, Alinea 5 und 6 der Instruction XXIII steht. Bei dieser Sachlage ist Kläger auf Grund des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 24, nach § 1325 a. b. G. B. berechtigt, Verdienstentgang, Schmerzensgeld und Heilungskosten zu beanspruchen.

Was den Verdienstentgang betrifft, so ist durch das Sachverständigen-Gutachten vom 29. Mai 1893 gerichtsordnungsmässig erwiesen, dass Kläger infolge von eingetretenen Veränderungen in der Gegend des rechten Knies nicht im Stande ist, die Thätigkeit eines Maschinenführers auszuführen, und zwar aus dem Grunde einer bedeutend beschränkten Beweglichkeit im rechten Kniegelenke. Kläger erscheint demnach berufsunfähig.

Da nun von geklagter Seite zugestanden ist, dass Kläger bis zum 1. Mai 1891 einen Taglohn per 1 fl. 10 kr. bezogen hat, und dieser Bezug ihm von diesem Tage eingestellt wurde, bei Bemessung des Verdienstentganges auf die so-

genannten Stundengelder, welche keine ständigen Bezüge bilden, und eine Vergütung für die mit den Fahrten verbundenen Mehrauslagen repräsentiren, ebenso wenig Rücksicht genommen werden kann, wie auf die Hoffnung, dass Kläger in Bälde als Locomotivführer mit höherer Gage angestellt worden wäre, da die vielen Zufälligkeiten, von denen die Beförderung abhängt, hier nicht zur Grundlage der Berechnung genommen werden können, wurde dem Kläger, welcher nach dem Gutachten der Experten zum Dienst eines Locomotivheizers bleibend untauglich geworden ist, an Verdienstentgang eine monatliche Rente von 33 fl. (1 fl. 10 kr. pro Tag) auf Lebenszeit vom 1. Mai 1891 an unbedingt zuerkannt.

Anlangend das Schmerzensgeld, wurde mit Rücksicht darauf, als nach dem Sachverständigen-Gutachten so ausgedehnte Brandwunden, wie sie der Kläger erlitten hat, mit bedeutenden Schmerzen verbunden sind, dass die ausgedehnte Narbe in der Gegend des rechten Knies auch eine körperliche Verunstaltung bildet, und Kläger überdies einen Bruch der fünften rechten Rippe erlitten hat, ein Schmerzensgeld im Betrage von 5000 fl. als angemessen befunden.

Was endlich die Heilungskosten betrifft, so kann über die Nothwendigkeit der beanspruchten Heilungskosten nach dem Sachverständigen-Gutachten vom 27. August 1891 kein gegründeter Zweifel obwalten, und ebensowenig über die Angemessenheit im Hinblick auf die constante längere Krankheit des Klägers.

Da laut Aussage des Zeugen F. dieser dem Kläger 60 Schröpfköpfe gesetzt hat, wobei ihm vom Kläger eine Gebühr im Betrage von 6 fl. zukommt, und dieser Umstand von geklagter Seite nicht widersprochen erscheint, wurde der Theilbetrag per 6 fl. unbedingt zuerkannt, dagegen die Zuerkennung der übrigen unter dem Titel Heilungskosten beanspruchten Beträge im Hinblick darauf, als die denselben zu Grunde liegende thatsächliche Behauptung des Klägers von geklagter Seite widersprochen wurde und die Aussagen der diesfalls vernommenen Zeugen das Beweisthema zwar wahrscheinlich machen, jedoch keine erste halbe Probe begründen, von den bezüglichen sententionirten Haupteiden abhängig gemacht.

Hierbei wird bemerkt, dass es nach § 1325 a. b. G. B. zur Zuerkennung der Heilungskosten keineswegs nothwendig ist, dass der Verletzte die Heilungskosten schon gezahlt hat,

indem es daselbst heisst: „der Beschuldigte bestreitet die Heilungskosten des Verletzten" und nicht: „hat die Heilungskosten zu ersetzen".

Das O. L. G. Wien hat über Appellation der Geklagten das Schmerzensgeld auf 3000 fl. herabgesetzt, im Uebrigen aber das Urtheil der ersten Instanz bestätigt.

Gründe:

Der Appellation des Geklagten gegen den theils unbedingten, theils bedingten Spruch in der Hauptsache kann nur in Ansehung der Höhe des Schmerzensgeldes Folge gegeben werden.

Denn es ist ganz unbegründet, dass der Kläger die Haupt- oder auch nur eine Mitschuld an dem Unfalle trage. Nicht nur fehlen zu einer solchen Beschuldigung, insbesondere gegenüber dem Inhalte des strafgerichtlichen des K. G. Sambor vom 14. Januar 1892, Z. 8483, haltbare thatsächliche Anhaltspunkte, sondern es ergiebt sich aus den Zeugenaussagen des Adolf M. in Verbindung mit Beilage B, dass der Kläger mit den Verhältnissen der Station St. nicht bekannt sein konnte, weil er erst kurz vorher von Z. nach St. versetzt wurde, dass er ferner erst am 16. Februar 1891, Nachts, wo ein Schneesturm herrschte, von Z. in St. ankam und schon am 16. Februar 1891, gegen 2 Uhr nach Mitternacht, zu jenem Hilfszuge. welcher kurz darauf einige Kilometer ausser der Station vom Unfalle betroffen wurde, beordert wurde, obwohl nicht vorkommt, dass er jemals auf der Strecke St.-L. oder St. Ch. gefahren sei.

Dass der Kläger erwerbsunfähig geworden ist, ergiebt sich aus dem Befunde und Gutachten der Sachverständigen vom 29. Mai 1893, wonach er selbst damals noch einen Verband des Brustkorbes und einen solchen des rechten Knies hatte, sein rechter Fuss verkrüppelt ist und sich bei einer geringen Beugung oder Streckung desselben Schmerz und Ausfliessen der Knienarbe einstellen, daher die Verletzung nach mehr als zwei Jahren noch nicht geheilt ist und er fortwährend nicht ohne Krücke und Stock gehen kann.

Die Beschwerde gegen die Höhe des Schmerzensgeldes ist theilweise begründet.

Der von der Geklagten angebotene Betrag per 800 fl. bis 1000 fl. ist offenbar zu nieder, dagegen der Betrag von 5000 fl. zu hoch. Als der Sachlage angemessen wird der

Betrag per 3000 fl. erkannt und das Urtheil in diesem Sinne abgeändert.

Denn nicht nur ist der Kläger als Krüppel zeitlebens verunstaltet, es bildet auch der Rippenbruch eine bleibende Verunstaltung, und dass die Schmerzen des Klägers sehr bedeutende waren, geht daraus hervor, dass ihn der Zeuge Dr. P. am 16. Februar 1891 an schweren Brandwunden leidend und lebensgefährlich verletzt fand, dass der Zeuge Dr. K. bei ihn selbst noch im Mai 1891 sehr bedenkliche Symptome einer Gehirnkrankheit, Neuralgie, fand, dass die Gerichtsärzte am 24. August 1891 constatirten, er habe bedeutende Schmerzen erlitten.

Durch dieses gerichtsärztliche Gutachten ist auch die in der Appellation bestrittene Nothwendigkeit der Heilungskosten constatirt, weil am Schlusse desselben betont wird, dass der Kläger nach seinem Austritte aus dem Spitale eine grössere Pflege, bessere Kost und laue Bäder brauchte.

Dies bestätigen auch die Aussagen der als Zeugen vernommenen behandelnden Aerzte Dr. K. und K.

Die Geklagte selbst veranschlagte für Heilungskosten 300 bis 400 fl.

Eine Aenderung des erstrichterlichen Spruches in Ansehung der Verpflichtung der Geklagten zum Ersatz der Gerichtskosten wird trotz der erfolgten Ermässigung des Schmerzensgeldes nicht als gerechtfertigt erkannt, weil die Festsetzung der Höhe des Schmerzensgeldes dem Ermessen des Gerichtes zusteht, wonach durch die theilweise Mässigung eine eigentliche Sachfälligkeit des Klägers nicht bewirkt wird.

Dagegen wird die Appellation gegen die Höhe der Gerichtskosten per 515 fl. 27 kr. theilweise als begründet erkannt, und werden dieselben mit Rücksicht darauf weiter gemässigt, dass die Verhandlung durch Wiederholungen und successive Anbringungen von Seite des Klägers wesentlich an Umfang zugenommen hat, dass ferner die erste Ergänzung wegen vom Kläger unterlassener Specification der Heilungskosten nothwendig gemacht wurde und dass eine namhafte Anzahl der bis zu dem am 11. Juli 1892 erfolgten Schlusse der Verhandlung aufgewendeten 26 Tagsatzungen nach der Sachlage unnöthig war.

Da die Appellation zum Theile von Erfolg ist, wird der Kläger nach § 25 des Gesetzes vom 16. Mai 1894, R. G. Bl.

Nr. 69, schuldig erkannt, der Geklagten einen verhältnissmässigen Theil der Appellationskosten zu ersetzen.

Dieser Theil wird mit einem Drittel bestimmt, weil die Bestreitung der Höhe des Schmerzensgeldes nur jene der Höhe der Gerichtskosten nicht mit einer bedeutenden Mühewaltung verbunden waren.

Der O. G. H. hat der Revisionsbeschwerde des Klägers, welche sich nur gegen die oberlandesgerichtliche Herabsetzung des Schmerzensgeldes und der Gerichtskosten richtet, theilweise Folge gegeben, dass im Uebrigen unberührt bleibende Reformaturtheil des O. L. G. in Ansehung des Schmerzensgeldes dahin abgeändert, dass dasselbe auf 4000 fl. erhöht wird, in Ansehung der Gerichtskosten dagegen bestätigt.

Gründe:

Was das Schmerzensgeld anbelangt, ist es richtig, dass bei dessen Bemessung auf den Grad der Verletzung, deren Folgen und die erlittenen Schmerzen, sowie die Vermögensverhältnisse des Ersatzpflichtigen Rücksicht zu nehmen ist. Allen diesen Umständen ist aber durch die vom O. L. H. festgesetzte Höhe Rechnung getragen worden, wenn erwogen wird, dass die Verletzung allerdings eine schwere war, dass wenigstens in der ersten Zeit nach dem Unfalle die Schmerzen nach dem Ausspruch der Sachverständigen bedeutende sein mussten, und wenn auch der vom O. L. G. zuerkannte Betrag ein nicht unbedeutender ist und dem O. L. G. darin beigepflichtet werden muss, dass die verminderte Erwerbsfähigkeit des Klägers durch Zuerkennung seines vollen Gehaltes entsprechend berücksichtigt wurde und dass der von der ersten Instanz zuerkannte Betrag des Schmerzensgeldes ein zu hoher war, stellt sich doch nach der Sachlage die Herabminderung als zu bedeutend, ein Betrag von 4000 fl., der dem Kläger bei 4 Procent Verzinsung eine Rente von 160 fl. sichert, als angemessen dar.

Die Herabsetzung des Betrages der Gerichtskosten war dagegen gerechtfertigt, weil die Verhandlung mit unnöthiger Weitläufigkeit geführt wurde, die Abhaltung so vieler Tagsatzungen nicht nothwendig war und die Ergänzung der Verhandlung durch die mangelhaften Angaben in der Klage und der Processreden veranlasst wurde.

Nr. 24.

Das Eisenbahnärar ist wegen Ansprüchen aus dem Eisenbahnfrachtgeschäft vor dem Handelsgerichte zu belangen.

(Entscheidung des O. G. H. vom 17. Juli 1894, Z. 8519; Bestätigung der Entscheidung des H. G. Wien vom 27. Februar 1894, Z. 33763, und des O. L. G. Wien vom 8. Mai 1894, Z. 6600.)

Die Firma Sch. & F. klagte die niederösterreichische Finanzprocuratur in Wien vor dem H. G. Wien auf Zahlung von 607 fl. 50 kr. als Schadenersatz aus einem Frachtgeschäfte. Die Geklagte wendete hierüber die Incompetenz des H. G. ein.

Das H. G. hat die Incompetenzeinwendung des geklagten Eisenbahnärars zurückgewiesen.

Gründe:

Im vorliegenden Falle erscheint die hiergerichtliche Competenz nach § 38, Z. 2, des Einführungsgesetzes zum H. G. B. begründet. Das der Klage zu Grunde liegende Geschäft ist ein Frachtgeschäft, welches, weil es von der geklagten Partei gewerbsmässig betrieben wird, als Handelsgeschäft nach Art. 272, Z. 3 H. G. B., sich darstellt.

Es liegt im Sinne des § 38, Z. 2, des Einführungsgesetzes zum H. G. B., dass Streitigkeiten aus den im Art. 272 H. G. B. angeführten Handelsgeschäften dann zur Handelsgerichtsbarkeit gehören, wenn diese Geschäfte in einem grösseren Umfange betrieben werden, und ist als Kriterium des Geschäftsbetriebes in grösserem Umfange der Umstand bezeichnet, dass der geklagte Theil mit seiner Firma im Handelsregister eingetragen ist.

Im vorliegenden Falle ist zwar das k. k. Eisenbahnärar im Handelsregister nicht eingetragen; allein es ist ausser Zweifel, dass es Frachtgeschäfte in sehr bedeutendem Umfange gewerbsmässig betreibt und daher protokollirungsverpflichtet wäre, wenn es nicht von der Verpflichtung, sich registriren zu lassen, gesetzlich befreit wäre.

Das O. L. G. Wien hat die Entscheidung der ersten Instanz aus den zutreffenden Gründen der ersten Instanz und in der Erwägung bestätigt, dass für die handelsgerichtliche Competenz in Ansehung von Streitigkeiten aus dem Frachtgeschäfte des Eisenbahnärars auch noch der Umstand spricht,

dass auch Ersatzklagen aus körperlichen Unfällen im Eisenbahnverkehre nach § 3 des Gesetzes vom 5. März 1869 zur Competenz der Handelsgerichte gehören, wenn auch die betreffende Eisenbahn im Staatsbetriebe sich befindet.

Der O. G. H. hat die ausserordentliche Revision gegen die gleichlautenden untergerichtlichen Entscheidungen zurückgewiesen, nachdem in denselben weder eine Nichtigkeit noch eine offenbare Ungerechtigkeit oder Ungesetzlichkeit gefunden werden kann.

Nr. 25

Es ist ein Verschulden des verunglückten Bahnbediensteten anzunehmen, wenn derselbe, obwohl er von dem Befahren eines Gleises Kenntniss hatte, die herannahende Maschine hörte, sich trotzdem nicht genügend weit zur Seite stellte.

(Entscheidung des O. L. G. vom 17. Juli 1894, Z. 9697; Bestätigung des Urtheiles des H. G. Wien vom 29. Mai 1894, Z. 216050.)

Der bei der St.-Bahn als Telegraphenmeister bedienstet gewesene Franz T. hatte am 9. December 1892 eine auf der Bahnstrecke L.-M. befindliche Signalscheibe, welche nicht functionirte, in Ordnung zu bringen, bei welchem Anlasse er auf den Bahnkörper in der Richtung L.-M. ging, und hierbei von einer probeweise geführten, in der gleichen Richtung, und zwar hinter Franz T. fahrenden Locomotive erfasst und derart verletzt wurde, dass sofort der Tod desselben eintrat.

Die Witwe des T. klagte die St.-Bahn auf Zahlung einer lebenslänglichen Rente von jährlich 1000 fl.

Das H. G. Wien wies das Klagebegehren ab.

Gründe:

Es liegt unzweifelhaft eine Ereignung im Verkehre einer mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn vor, durch welche die Tödtung des Franz T. erfolgte und findet daher auf den vorliegenden Fall das Eisenbahnhaftpflichtgesetz vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 67, Anwendung.

Die geklagte Bahngesellschaft erhebt im Sinne des § 2 des citirten Gesetzes die Einwendung des eigenen Verschuldens des Verunglückten und macht in Ausführung dieser Einwendung geltend:

1. „Dass Franz T. welcher seit dem Jahre 1870 im Dienste der geklagten Bahngesellschaft war, und daher wohl die Fahrgeschwindigkeit einer Probemaschine kennen musste, trotz erfolgter Warnung, dass eine Probemaschine angesagt war, auf dem Bahngleise sich fortbewegte;

2. dass Franz T., als er auf dem von der Probemaschine befahrenen Gleise ging, über das vom Maschinenmeister Lorenz S. in einer Entfernung von ungefähr 400 Meter gegebene Warnungssignal sich umwandte und daher die herankommende Probelocomotive sah;

3. dass Franz T. nicht nöthig hatte, das Bahngleise zu begehen, um zu der auf der Strecke von L. nach M. befindlichen Signalscheibe zu gelangen, indem längs des Bahndammes ein fahrbarer Feldweg von L. bis M. lauft."

Da nun durch die Aussage des Zeugen Franz V. bestätigt worden ist, dass am 9. December 1892 dem gesammten dienstthuenden Verkehrspersonale auf der Strecke L. M. bekannt gegeben worden war, dass eine Probemaschine im Anzuge sei, weiters der Zeuge Josef M. bestätigte, dass er persönlich den Franz T., als dieser am 9. December 1892 Nachmittags gegen 4 Uhr in der Haltestelle B. aus dem Omnibuszuge ausstieg, verständigte, dass eine Probemaschine im Anzuge sei und Franz T. auf diese Warnung zu ihm sagte: „Ich weiss es ohnehin," da ferner durch die Aussage der Zeugen Lorenz S., Anton H. und Jaroslav P. constatirt ist, dass ersterer, als er den Franz T. auf dem von der Probemaschine befahrenen Gleise gehen sah, wiederholt den Warnungspfiff abgab, und Franz T. sich nach dem Warnungssignale umkehrte, also dasselbe offenbar gehört und die Locomotive, welche hinter ihm herankam, beim Umwenden gesehen haben musste, da endlich nach dem Befunde der vernommenen Experten Josef St. und Oswald L. auf dem Bahnkörper genügender Raum vorhanden war, um auf dem nicht befahrenen Gleise mit voller Sicherheit ausweichen zu können, nach dem Gutachten derselben Sachverständigen der Verunglückte Franz T. nicht nöthig hatte, um zu fraglicher Signalscheibe zu gelangen, das Bahngleis zu begehen, weil er: 1. Von der Station M. zur fraglichen Signalscheibe gelangen konnte, ohne überhaupt ein Bahngleis überschreiten zu müssen, und weil 2. von der Haltestelle B. unter Benützung der links und rechts längs des Bahnkörpers führenden Wege die in Rede stehende Signalscheibe zu

erreichen ist, bezüglich dieser Wege aber keineswegs erwiesen ist, dass sie am Unfallstage ungangbar gewesen sind und schliesslich dieselben Sachverständigen die ihnen vorgelegte Frage, ob im gegebenen Falle Franz T. den bestehenden Vorschriften gemäss auf dem Bahnkörper zu gehen hatte, übereinstimmend dahin beantworteten, dass Franz T. in dem gegebenen Falle vorschriftswidrig die Bahngleise begangen hat — erscheint die von der geklagten Bahngesellschaft erhobene Einwendung des eigenen Verschuldens des verunglückten Franz T. begründet und musste in Hinblick darauf die Abweisung des Klagebegehrens erfolgen.

Das O. L. G. Wien bestätigte das Urtheil des H. G. Wien aus dessen Gründen und in der Erwägung, dass, wenn auch die Schwerhörigkeit des Franz T. als erwiesen angenommen wird und vorliegen würde, dass Franz T. berechtigt oder genöthigt war, am 9. December 1892 das Bahngleis statt der vorhandenen Nebenwege zu benützen, im Bestande der vom ersten Richter auf Grund der Zeugenaussagen und Sachverständigen-Gutachten mit Recht als erwiesen angenommenen Thatsachen, dass Franz T. von dem Befahren eines Gleises durch eine Probemaschine und von dem Herannahen derselben auf diesem Gleise in Kenntniss gesetzt war, dass er den Pfiff dieser Maschine gehört und die Maschine gesehen habe, und dass am Bahnkörper, insbesondere für ihn als ein Sachkundiger, hinlänglich Raum zum Ausweichen und rücksichtlich zum Uebertritte auf das freie Gleis vorhanden war, das Verschulden des Franz T. an dem ihm widerfahrenen Unfalle klar zu Tage liegt, während, wie durch Urkunden nachgewiesen erscheint, für diesen Unfall ein Verschulden jener Personen, für welche die geklagte Bahn aufzukommen hätte, seitens der zur Beurtheilung desselben competenten Behörde nicht erblickt wurde.

Nr. 26.

Es ist zulässig, Mehrfrachten aus einer Reihe von Frachtsendungen derselben Partei gegen die betreffende Bahngesellschaft in derselben Klage geltend zu machen.

(Entscheidung des O. G. H. vom 24. Juli 1894, Z. 8930; Aufhebung der Entscheidung des O. L. G. Wien vom 23. Mai 1894, Z. 7337; Wiederherstellung des Bescheides des H. G. Wien vom 18. April 1894, Z. 53399.)

Jakob S. R. klagte als Cessionär einer anderen Partei die St.-Bahn auf Rückerstattung von bei einer Anzahl von Frachtsendungen indebite gezahlten Mehrfrachtgebühren.

Das O. L. G. Wien hat dem Recurse der geklagten Bahn Folge gegeben, den handelsgerichtlichen Bescheid, insofern mit demselben die Klage aufrecht erledigt und nicht zur Absonderung in verschiedene Ansprüche zurückgestellt wurde, aufgehoben und die Klage gemäss § 4 a. G. O. und Hofdecret vom 27. September 1792, J. G. S. Nr. 53 lit. *a*, auf Absonderung der in derselben vermengten verschiedenen Klagsgegenstände verwiesen, und zwar in der Erwägung, dass in der Klage 26 verschiedene Mehrfrachtersatzforderungen geltend gemacht werden wollen.

Der O. G. H. hat über Revisionsrecurs des Klägers die angefochtene obergerichtliche Entscheidung abzuändern und den handelsgerichtlichen Bescheid wieder herzustellen befunden, weil die eingeklagte Forderung aus einer Reihe für Rechnung des Rechtsvorgängers des Klägers fortlaufend besorgter Frachtgeschäfte, also aus einer dauernden Geschäftsverbindung entsprungen ist, alle einzelnen Ansprüche auf einem und demselben Rechtstitel beruhen, der Geltendmachung derselben in einer Klage demnach die Bestimmungen des § 4 a. G. O. und des Hofdecretes vom 27. September 1792 nicht entgegenstehen.

Nr. 27.

Zulässigkeit der Ausübung des Fahrtrechtes durch einen Eisenbahnviaduct. Besitzstörung durch bahnseitige Verhinderung an der Ausübung dieses Rechtes.

(Entscheidung des O. G. H. vom 25. Juli 1894, Z. 8976; Bestätigung der Entscheidung des O. L. G. Innsbruck vom 19. Juni 1894, Z. 3734, und des städt.-deleg. B. G. Innsbruck vom 29. Mai 1894, Z. 7697.)

Der dem Tiroler Adelsmatrikenfonds gehörige Dr. Josef Ritter v. P.'sche Fonds belangte als Eigenthümer der Parcellen 71 und 574 der Stadt J. die S.-Bahn wegen Störung im letzten factischen Besitze des Rechtes, zu Gunsten dieser Parcellennummern durch den zwischen denselben gelegenen Eisenbahnviaduct durchzugehen und durchzufahren, indem die S.-Bahn durch ihre Arbeiter am 27. Februar 1894 innerhalb vier Viaductbögen Gräben derart aufwerfen liess, dass die Durchfahrt dortselbst unmöglich gemacht wurde.

Die geklagte Bahn wendete die Unzuständigkeit des Gerichtes ein.

Das städt.-deleg. B. G. Innsbruck verwarf die Einwendung der Incompetenz und erkannte die Geklagte der Besitzstörung schuldig.

Gründe:

Die Geklagte gesteht die Thatsache des Aufwerfens der Gräben zur Verhinderung des vom klägerischen Fonds beanspruchten Durchfahrtsrechtes zu, erhebt jedoch in erster Linie die Einwendung der gerichtlichen Incompetenz.

Diese Einwendung wäre begründet, wenn Umstände vorlägen, welche die Hinderung der Durchfahrt als eine zeitweilige oder dauernde Verfügung der Bahnverwaltung gegenüber dem Publicum erscheinen lassen würden und keine privatrechtlichen Besitzverhältnisse in Betracht kämen. Dem klägerischen Fonds gegenüber kann sich die Geklagte nicht auf § 96 *d* der kaiserl. Verordnung vom 16. November 1851 berufen und nicht dem klägerischen Fonds nur deshalb die Durchfahrt einstellen, weil nach dieser gesetzlichen Bestimmung das Betreten und Befahren des Bahnkörpers dem Publicum verboten ist.

Der klägerische Fonds steht eben in einem anderen Verhältnisse, und er behauptet als Eigenthümer der zu beiden Seiten des Viaductes gelegenen Grundstücke zu Gunsten derselben das Durchfahrtsrecht ausgeübt zu haben, somit den Inhalt eines Rechtes, welches ja möglicherweise für diese Grundstücke erworben sein konnte, bethätigt zu haben.

Der Grund und Boden einer Eisenbahn ist weder nach der citirten kaiserl. Verordnung, noch durch andere Gesetze als res extra commercium erklärt, und die Fälle sind sehr häufig, wo zu Gunsten von Grundstücken Durchfahrtsrechte über den Bahnkörper bestehen.

Wenn nun der klägerische Fonds bisher den Inhalt eines derartigen Durchfahrtsrechtes, durch welches zugestandenermassen die Sicherheit des Verkehres nicht gefährdet werden konnte, zu Gunsten der an den Viaductbogen gelegenen Grundstücke ausgeübt hat, so muss dem klägerischen Fonds zum Schutze seines Rechtsbesitzes das possessorische Rechtsmittel der Besitzstörungsklage zugestanden werden.

Nach § 323 a. b. G. B. hat der Besitzer eines Rechtes die Vermuthung eines giltigen Titels für sich und kann zur Angabe derselben nicht aufgefordert werden; er darf nach § 339 a. b. G. B. von niemanden eigenmächtig im Besitze gestört werden.

Diesen Grundsätzen würde die Ansicht der geklagten Bahn widerstreiten, dass die Bahnverwaltung nach dem § 96 *d* der kaiserl. Verordnung vom 16. November 1851 berechtigt wäre, ohne Berücksichtigung der bestehenden privatrechtlichen Besitzverhältnisse den klägerischen Fonds von der weiteren Ausübung des Durchfahrtsrechtes auszuschliessen.

Die Entscheidung über den Erwerb und Bestand eines Rechtsbesitzes unterliegt der gerichtlichen Competenz und die seitens der Geklagten citirten Gesetzesbestimmungen sind für den gegenständlichen Fall nicht anwendbar.

Das O. L. G. Innsbruck hat die Entscheidung der ersten Instanz bestätigt, und zwar in Erwägung, dass die Eigenschaft der S.-Bahn als bücherliche Einheit des Eisenbahnbuches es nicht ausschliesst, dass an einzelnen Bestandtheilen der Bahn das Eigenthum beschränkende Rechte, wie z. B. Grunddienstbarkeiten mit der Wirkung dinglicher Rechte ausgeübt werden, wie dies im § 6 des Gesetzes vom 19. November 1874, R. G. Bl. Nr. 70, ausdrücklich hervorgehoben wird, in Erwägung, dass die Vertretung des klägerischen Fonds dargethan hat, dass sie, respective ihr Pächter und ihre Besitzvorgänger von einer solchen Grunddienstbarkeit zu Gunsten der dem Fonds gehörigen Parcelle schon seit Jahren bis in die letzte Zeit Gebrauch gemacht und sich wenigstens im factischen Besitz des bezüglichen Rechtes erhalten hat, in Erwägung, dass die Vertretung der Geklagten wissen musste, dass sie durch ihre Arbeiter am 27. Februar 1894 innerhalb der untersten vier Viaductbögen, an deren beiden Seiten die erwähnten klägerischen Gründe gelegen sind, Gräben aufwerfen liess und derart die zum Zwecke der Bearbeitung dieser Gründe bisher thatsächlich ausgeübte Durchfahrt unter den Bögen unmöglich machte, in Erwägung, dass die Vertretung der Geklagten nicht nachgewiesen hat, dass diese Maassregel im Interesse des Bahnverkehres und der allgemeinen Sicherheit wegen getroffen wurde oder getroffen werden musste und dieselbe sich daher vergeblich auf die sicherheitspolizeilichen Bestimmungen der Betriebsordnung und des Concessionsgesetzes beruft und überdies bestehende, der Sicherheit des Bahnverkehres abträgliche Privatinteressen nicht einfach abolirt werden können, sondern vielmehr gemäss § 9 lit. *c* und § 10 lit. *b* und *d* des Concessionsgesetzes durch entsprechende Herstellung einer anderweitigen

Communication zu ersetzen oder zu enteignen und zu entschädigen sind, in Erwägung, dass die Geklagte nicht geltend machen kann, das sie von fraglichem Durchfahrtsrechte keine Kenntniss gehabt habe, da durch eine Reihe von Zeugen dargethan ist, dass diese Durchfahrt stets öffentlich und vor den Augen der Bahnbetriebsorgane seit dem Bestande des Viaductes ausgeübt wurde, in Erwägung, dass die Vertretung des klagenden Fonds den Besitz eines Privatrechtes behauptet und nachgewiesen hat, und dass zur Prüfung und Entscheidung der Frage, ob Kläger im Besitze eines Privatrechtes sich befinde und in diesem Besitze gestört worden sei, gemäss § 39 des a. b. G. B. die Gerichte competent sind, sowie im Hinblick auf die im Wesentlichen zutreffenden Gründe der ersten Instanz.

Das O. G. H. hat die Entscheidung des O. L. G. bestätigt.

Nr. 28.

Frachtrückerstattungsansprüche, welche vor dem I. Januar 1893, also zur Zeit der Geltung des Betriebsreglements vom 10. Juni 1874, R. G. Bl. Nr. 75, entstanden sind, unterliegen der einjährigen, mit I. Januar 1893 beginnenden Verjährungsfrist des § 61, Abs. 4 des Betriebsreglements vom 10. December 1892, R. G. Bl. Nr. 208.

(Entscheidung des Bagatellgerichtes für Handelssachen in Wien vom 21. August 1894, Z. 58511.)

In der Station P. wurde am 28. Juli 1891 ein Waggon Roheisen an die Adresse Theodor Sch. in Wien aufgegeben und für diese Sendung unberechtigterweise eine Mehrgebühr von 1 fl. am 3. August 1891 eingehoben.

Die St.-Bahn verweigerte die Rückstellung des eingeklagten Betrages wegen eingetretener Verjährung nach § 61 des Betriebsreglements vom 10. December 1892.

Das Bagatellgericht für Handelssachen wies die von dem Spediteur L. als Cessionär des Empfängers eingebrachte Klage zurück.

Gründe:

Die Geklagte beruft sich darauf, dass das angeführte Betriebsreglement am 1. Januar 1893 in Wirksamkeit trat und dass nach § 61 Ansprüche, welche sich auf unrichtige Festsetzung der Frachtgebühren beziehen, nur innerhalb

eines Jahres geltend gemacht werden können, weshalb der Anspruch des Klägers mit Ablauf des Jahres 1893 verjährt sei. Der Kläger verweist aber darauf, dass sein Anspruch aus dem Jahre 1891 herrühre, also aus einer Zeit, wo das Betriebsreglement vom 10. December 1892 noch nicht giltig war, dass infolge dessen sein Anspruch gemäss § 1487 a. b. G. B. erst nach Ablauf von drei Jahren, d. i. erst am 3. August 1894, verjährt sein könnte und da die Klage bereits am 8. Juli 1894 eingebracht sei, so sei sein Anspruch noch unverjährt. Diese Ansicht begründete der Kläger insbesondere damit, dass gemäss § 5 a. b. G. B. Gesetze nicht rückwirken, weshalb die Bestimmungen des Betriebsreglements vom 10. December 1892 auf sein im Jahre 1891 erworbenes Recht. den Mehrbetrag von 1 fl. zurückzufordern, keinen Einfluss üben könne. Dem gegenüber muss aber auf den Wortlaut des Absatzes 4 des § 61 des Betriebsreglements vom 10. December 1892 verwiesen werden, wonach die darin festgestellte Verjährung nicht bloss auf jene Rechte, welche seit Beginn dieses Gesetzes erworben wurden, eingeschränkt, vielmehr festgestellt wird, dass alle Rechte, welche aus der unrichtigen Anwendung des Tarifes oder aus Rechnungsfehlern entstehen, binnen Jahresfrist vom Tage der geleisteten Zahlung geltend gemacht werden müssen.

Demgemäss muss auch angenommen werden, dass alle derartigen Ansprüche, welche zur Zeit der Geltung des Betriebsreglements vom 10. December 1892 bestehen, ohne Rücksicht darauf, wann sie entstanden sind, in der dort bestimmten Frist verjähren. Und wenn auch der Absatz VI des Kundmachungspatentes vom 1. Juni 1811 nur als Uebergangsbestimmung für das a. b. G. B. giltig ist, so ist doch diese Bestimmung für den vorliegenden Fall insofern von Wichtigkeit, als in dieser Bestimmung eine allgemeine Rechtsanschauung ausgedrückt ist: 1. Dass in dem Falle, als das neue Gesetz eine kürzere Verjährungsfrist festsetzt, es dem Verpflichteten freisteht, die Verjährung auch nach dem neuen Gesetze geltend zu machen, wenn nur der Beginn der Verjährung vom Zeitpunkte der Giltigkeit des neuen Gesetzes berechnet wird, und 2. dass diese Bestimmung mit der Begründung getroffen wird, Gesetze sollen nicht zurückwirken. Es ist daher ganz im Geiste unserer Gesetzgebung gelegen, auszusprechen, dass die Verjährung im vorliegenden

Falle nach dem Betriebsreglement vom 10. December 1892 zulässig sei, wenn nur der Beginn der Verjährung vom Zeitpunkte der Giltigkeit dieses Betriebsreglements ohne Berücksichtigung der bereits nach dem alten Gesetze angefangenen Verjährungsfrist neu begonnen wurde. Darum ist es nicht begründet, wenn der Kläger sich darauf beruft, dass die Anwendung des § 61 des derzeit giltigen Betriebsreglements gemäss § 5 des a. b. G. B. auf sein im Jahre 1891 erworbenes Recht unzulässig sei. In der Anwendung des Betriebsreglements vom 10. December 1892 auf den vorliegenden Fall ist ein Zurückwirken auf die früher erworbenen Rechte des Klägers nicht gelegen. Dieses Zurückwirken würde nur dann stattfinden, wenn die Geklagte die bereits vor Giltigkeit des erwähnten Betriebsreglements begonnene Verjährungszeit in die nach dem Betriebsreglement vom 10. December 1892 festgesetzte neue Verjährungszeit einrechnen würde. Da aber dies nicht der Fall ist, vielmehr die Geklagte die Verjährungszeit vom Beginne der Giltigkeit des neuen Betriebsreglements zu rechnen anfängt, so ist die Anwendung der im neuen Betriebsreglement bestimmten Verjährungszeit nach dem im Absatze 6 des Einführungsgesetzes zum allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuche ausgesprochenen Grundsatze gerechtfertigt. Die Ansicht, dass der Kläger nach dem alten Gesetze das Recht gehabt hat, die Mehrgebühr durch drei Jahre zu verlangen und dass daran gemäss § 5 a. b. G. B. durch das neue Gesetz nichts geändert werden kann, ist ebenfalls unrichtig. Hier handelt es sich um eine Verjährungszeit und nicht um eine Präclusivzeit. Wenn eine Präclusivzeit für die Geltendmachung des Rechtes nach dem alten Betriebsreglement festgestellt wäre, so hätte allerdings der Kläger das Recht erworben, innerhalb der im voraus festgestellten Frist von drei Jahren und nur innerhalb dieser Zeit die Mehrgebühr zurückzufordern, nun ist aber eine Präclusivfrist im alten Betriebsreglement nicht festgestellt und es hatte daher der Kläger nicht das Recht, bloss durch drei Jahre die Mehrgebühr zurückzuverlangen, sondern durch eine unbestimmte, unbegrenzte Zeit, jedoch musste er vermeiden, die Verjährung seines Rechtes eintreten zu lassen. Wann aber die Verjährung eintritt, bestimmen die jeweilig bestehenden Gesetze.

Da nach dem bestehenden Betriebsreglement vom 10. December 1892 die Verjährung nach einem Jahre von der

geleisteten Zahlung, beziehungsweise in dem vorliegenden Falle vom Beginne der Giltigkeit des neuen Betriebsreglements erfolgt, so erscheint allerdings das Klagerecht des Klägers auf Rückstellung der am 3. August 1891 gezahlten Mehrgebühr mit Ablauf des Jahres 1893 verjährt, ohne Rücksicht darauf, dass nach dem früheren Gesetze die Verjährung erst mit Ablauf des 3. August 1894 erfolgt wäre. Deshalb war das Klagebegehren abzuweisen.

Nr. 29.

Subsumtion einer Verletzung unter das Haftpflichtgesetz, welche sich eine Person bei der über Aufforderung der Bahnorgane erfolgten Mithilfe bei einer Wagenverschiebung dadurch zuzieht, dass sie infolge Glatteises zu Boden stürzt und unter das Rad des im Rollen befindlichen Wagens geräth.

(Entscheidung des O. G. H. vom 5. September 1894, Z. 9553; Bestätigung des Urtheiles des O. L. G. Wien vom 20. Juni 1894, Z. 7347; Abänderung des Urtheiles des H. G. Wien vom 3. April 1894, Z. 153347.)

Stefan Z., Müllergehilfe, wurde am 21. Januar 1892 bei einer Wagenverschiebung, bei der er über Aufforderung des Magazinsaufsehers am Bahnhofe G. mitgewirkt hatte, dadurch schwer verletzt, dass er infolge Glatteises zu Boden fiel und sein Fuss unter das Rad des im Rollen befindlichen Wagens gerieth. Z. klagte die N.-Bahn:

1. Auf Zahlung des Betrages von 216 fl. sammt 5 Procent Zinsen vom Klagstage als Ersatz für entgangenen Verdienst für die Zeit vom 21. Januar 1892 bis 21. Juli 1892;

2. auf Zahlung monatlicher 36 fl. bis zum Lebensende als Ersatz für weiter entgehenden Verdienst;

3. auf Zahlung des Schmerzensgeldes per 3000 fl.

Das H. G. Wien sprach dem Kläger zu:

1. An Schmerzensgeld 3000 fl.;

2. an Verdienstentgang für die Zeit vom 21. Januar 1892 bis 21. Juli 1892 den Betrag von 171 fl. 95 kr. sammt 5 Procent Zinsen vom Klagstage und für die Zeit vom 22. Juli 1892 bis zum Lebensende monatlich den Betrag von 28 fl. 20 kr.;

3. an Verdienstentgang für die Zeit vom 21. Januar 1892 bis 21. Juli 1892 den weiteren Betrag von 44 fl. 5 kr. und für die Zeit vom 22. Juli 1892 bis zum Lebensende monatlich weitere 7 fl. 80 kr. unter Voraussetzung der Ablegung des zurückgeschobenen Haupteides dahin, dass er

sich als Müllergehilfe der Firma R. in G. zur Zeit des Unfalles monatlich durchschnittlich 36 fl. verdient habe.

Gründe:

Seitens der Geklagten ist zugestanden, dass der Magazinsaufseher Anton W. den Kläger Johann S. und Franz N. aufforderte, einen mit Petroleum beladenen Waggon, welcher auf dem Gleise VI des Bahnhofes stand, bis zur Rampe der Station G. gemeinschaftlich mit drei Bahnarbeitern zu verschieben, dass Kläger und Johann S. dieser Aufforderung des Anton W. Folge leisteten und den mit Petroleum beladenen Waggon ungefähr bis zur Rampe verschoben und dass Kläger bei dieser Verschiebung zu Boden stürzte.

Durch die Aussage der Zeugen Johann S. und Franz N. ist erwiesen, dass am 21. Januar der Kläger von der Firma Brüder R. in G. mit einer Fuhr Mehl zur Station G. der geklagten Bahn geschickt wurde, um diese Fuhr Mehl daselbst einzuwaggoniren, dass der Magazinsaufseher W., als er um einen leeren Waggon für das Mehl angegangen wurde, dem Kläger und seinen Begleitern sagte, dass sie, wenn sie einen leeren Waggon sofort zur Verfügung haben wollen, einen mit Petroleum beladenen Wagen, welcher auf dem Gleise unmittelbar neben der Rampe stand, bis zur Rampe der Station G. gemeinschaftlich mit den Bahnarbeitern verschieben sollen, dass der Kläger, welcher bei dieser Verschiebung mitwirkte, während der Verschiebung deshalb zu Boden stürzte, weil hart neben dem Gleise Glatteis war, welches mit Sand nicht bestreut war, dass bei diesem Sturze der rechte Fuss des Klägers unter das Rad des in Bewegung gesetzten Wagens gerieth und hierbei dem Kläger die Ferse und der Fussrücken gänzlich zerquetscht wurde. Weiter ist durch den Befund und das Gutachten der Sachverständigen erwiesen, dass dem Kläger vom rechten Unterschenkel die untere Hälfte desselben fehlt, dass ihm die untere Hälfte des rechten Unterschenkels kunstgerecht abgenommen wurde und dass diese Operation unbedingt durch eine schwere Verletzung des unteren Theiles des rechten Unterschenkels veranlasst wurde.

Aus diesem Sachverhalte geht hervor, dass der Kläger durch eine Ereignung im Verkehre der geklagten Bahn körperlich verletzt wurde, daher das Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869 auf den vorliegenden Fall Anwendung findet,

denn unter Verkehr der Bahn müssten alle Betriebsmanipulationen verstanden werden, welche mit dem Eisenbahngewerbe, nämlich mit dem Gütertransport und der Personenbeförderung in einem unmittelbaren Zusammenhange stehen; zu diesen Betriebsmanipulationen gehört auch die Wagenverschiebung, mag nun dieselbe mittelst der Locomotive oder mit der Hand (sogenannte Handverschiebung) erfolgen, und ist demnach das Stürzen des Klägers während der Verschiebungsarbeit auf dem mit Sand nicht bestreuten Glatteis neben dem Bahngleise eine Ereignung im Bahnverkehre.

Irrelevant ist es, ob Kläger verpflichtet war, der Aufforderung des Magazinsaufsehers W. Folge zu leisten, maassgebend ist der Umstand, dass das Bahnpersonal sich der mitwirkenden Kraft des Klägers bei der Verschiebung des fraglichen Wagens bediente und dass Kläger sich nicht unbefugterweise und eigenmächtig in die Verschiebungsmanipulation eingemengt hat.

Irrelevant ist es weiter für die Anwendung des Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1863, dass die Unfallversicherungsanstalt für Mähren und Schlesien dem Kläger anlässlich des in Rede stehenden Unfalles eine Unfallentschädigungsrente per 154 fl. 76 kr. zuerkannt hat.

Denn die Rechtsansicht der vorgenannten Unfallversicherungsanstalt über die Frage, ob eine Ereignung im Verkehre der Bahn hier vorliege, ist in keiner Weise präjudicirend für dieses k. k. Gericht.

Auch die Einwendung der geklagten Bahn, dass der Kläger den Unfall selbst verschuldet habe, erscheint unstichhaltig, da die widersprochene Behauptung der geklagten Bahn, der Magazinsaufseher Anton W. habe am 21. Januar 1892 die zur Mitwirkung bei der Handverschiebung des mit Petroleum beladenen Wagens auf dem Gleise des Bahnhofes G. eingeladenen fremden Arbeiter, nämlich den Kläger, dann Franz N. und Johann S. vor Beginn der Verschiebung über die Art und Weise derselben, sowie über die Vorschriften für die persönliche Sicherheit instruirt und aufmerksam gemacht, Acht zu geben, damit sie nicht ausrutschen, und dass er ihnen, als sie in der Nähe der Rampe angekommen waren, zugerufen habe, vom Wagen wegzugehen, Kläger sei jedoch dieser Aufforderung nicht nachgekommen, habe vielmehr die Verschiebung über jene Stelle hinaus, wo die Ver-

schiebungsmannschaft sich nach Anordnung des Magazinsaufsehers zurückzuziehen und vom Wagen zu entfernen hatte, bis zur Rampe fortgesetzt und sei gerade an dieser inhibirten Stelle zu Boden gefallen, nicht erwiesen wurde. Vielmehr ist durch die Aussagen der Zeugen erwiesen, dass der Magazinsaufseher Anton W. den zur Mitwirkung bei der Verschiebung des fraglichen Waggons auf dem Gleise IV des Bahnhofes G. eingeladenen fremden Arbeitern, nämlich dem Kläger vor Beginn der Verschiebung gar keine Belehrung ertheilte, insbesondere nicht über die Art und Weise der Verschiebung und über die Vorschriften für die persönliche Sicherheit, er hat nur, als Kläger zu Boden gefallen ist, „pozor" geschrien; laut Aussage der Zeugen Franz N. und Josef Ch. hat der Magazinsaufseher W. ihnen und dem Kläger, als sie in die Nähe der Rampe gekommen waren, auch nicht zugerufen, vom Wagen wegzugehen.

Die geklagte Bahn hat also den Beweis des eigenen Verschuldens des Klägers nicht hergestellt, vielmehr liegt ein offenbares Verschulden der Bahnverwaltung in der Unterlassung der Bestreuung des Glatteises beim Bahngleise mit Sand, und erscheint hiernach die geklagte Bahngesellschaft schadenersatzpflichtig.

Anlangend das Schmerzensgeld, wurde mit Rücksicht darauf, als nach dem Gutachten der Sachverständigen Dr. R. und Dr. P. am rechten Unterschenkel des Klägers die oberflächliche Haut auf der Unterfläche zu einer sternförmigen Narbe vereinigt ist, welche auf der inneren Seite (am Knochen) festsitzt und schmerzhaft ist, dagegen eine andere auf der inneren Seite des Knochens liegende, unter der Haut befindliche Stelle, etwa 6 Centimeter lang, auf Druck sehr empfindlich ist, und anzunehmen ist, dass die Angabe des Klägers, dass an dieser Stelle noch heftige reissende Schmerzen auftreten, auf Wahrheit beruhen, als weiters nach demselben Gutachten die Abnahme der unteren Hälfte des Unterschenkels des Klägers eine bleibende Verstümmelung desselben zur Folge hatte, der Betrag von 3000 fl. als angemessen befunden und unbedingt zuerkannt.

Anlangend den Verdienstentgang, ist durch das Gutachten des Sachverständigen Gustav G. und Eduard B. erwiesen, dass der Kläger, nachdem ihm der rechte Unterschenkel bis zur Höhe des Schienbeines fehlt, zu den regelmässigen Leistungen eines Müllergehilfen durchaus nicht mehr verwendet werden

kann, und nicht anzunehmen ist, dass Kläger auch nur zum Abwiegen in einer Mühle Aufnahme finden werde, weil er auch hierzu eine zweite Hilfskraft benöthigen würde, welche die Stücke zur Waage auf- und abladen würde. Hiernach erscheint der Kläger infolge der mehrerwähnten Verletzung als zur Ausübung seines Berufes als Müllergehilfe bleibend unfähig, und ist dieser Umstand dem Verdienstentgange maassgebend, ohne dass darauf Rücksicht genommen werden kann, ob Kläger in der Lage wäre, sich in anderer Weise etwas zu verdienen, da durch die dem Beschädiger auferlegte Schadenersatzpflicht eben der frühere Zustand des Beschädigten wiederhergestellt, respective ein Aequivalent hiefür geschaffen werden soll.

Von dem Verdienstentgange, welchen die geklagte Bahngesellschaft dem Kläger zu ersetzen hat, kann nicht die dem Kläger von der Unfallsversicherungsanstalt für Mähren und Schlesien zuerkannte Unfallentschädigungsrente per 154 fl. 76 kr. in Abzug gebracht werden, weil diese Entschädigung sich auf einen anderen Rechtstitel, nämlich auf einen Versicherungsvertrag gründet, der mit Gegenleistung seitens des Klägers verbunden war, und weil Kläger die bezügliche Versicherung gegen körperliche Unfälle nicht zu Gunsten der geklagten Bahn eingegangen ist.

Ebenso wenig können von diesem Verdienstentgange in Abzug gebracht werden die von der Krankencasse der Firma Brüder R. für den Kläger vom 21. Januar 1892 bis 22. Juli 1892 gezahlten Spitalskosten per 33 fl., die Spitaltransportkosten per 12 fl. 91 kr. und die aus derselben Casse an Unterstützungsbeiträgen für die Familie des Klägers gezahlten 8 fl. 70 kr., weil mit der vorliegenden Klage kein Ersatz für Spitalskosten, respective Spitaltransportkosten begehrt wird und weil die der Familie des Klägers aus der Krankencasse der Firma Brüder R. zugeflossenen Unterstützungsbeträge mit der Entschädigungspflicht der geklagten Bahn in gar keinem Zusammenhange stehen.

Was die Höhe des Ersatzes für Verdienstentgang betrifft, muss bei allem bemerkt werden, dass der von der Unfallversicherungsanstalt für Mähren und Schlesien angenommene Jahresarbeitsverdienst des Klägers per 343 fl. 91 kr. hier nicht als maassgebend angenommen werden kann, weil die Ausmittlung des Jahresarbeitsverdienstes bei den Unfallversicherungsanstalten auf besonderen gesetzlichen Bestimmungen beruht und das Arbeiter-Unfallversicherungsgesetz

vom 28. December 1887, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1888, als Specialgesetz keine analoge Anwendung gestattet.

Da, wie die geklagte Bahngesellschaft zugiebt, Kläger als Arbeiter bei der Firma Brüder R. einen Taglohn von 94 kr., also pro Jahr einen Bezug von 343 fl. 91 kr. hatte, musste dem Kläger an Verdienstentgang für die Zeit vom 21. Januar 1892 bis 21. Juli 1892 der Betrag von 171 fl. 95 kr. und für die Zeit vom 22. Juli 1892 bis zum Lebensende des Klägers der monatliche Betrag per 28 fl. 20 kr. unbedingt zuerkannt werden.

Nachdem ferner die Behauptung der geklagten Bahn, dass Kläger als Arbeiter bei der Firma Brüder R. nur einen Taglohn von 94 kr. hatte, durch die Aussagen der diesfalls von der geklagten Bahn geführten Zeugen nicht bestätigt wurde, Kläger dagegen behauptet hat, dass er bei der Firma Brüder R. sich monatlich durchschnittlich 36 fl. verdient habe, musste rücksichtlich des weiteren Betrages vom Verdienstentgange für die Zeit vom 21. Januar 1892 bis 21. Juli 1892 per 44 fl. 5 kr. und für die Zeit vom 22. Juli 1892 bis zum Lebensende des Klägers per monatlich 7 fl. 80 kr. auf den sententionalen Hapteid abgegeben werden.

Das O. L. G. Wien hat das Urtheil der ersten Instanz theilweise abgeändert und dem Kläger aus dem Titel des Verdienstentganges zuerkannt.

1. *a)* Für die Zeit vom 21. Januar bis 21. Juli 1892 den Betrag von 128 fl. 98 kr. sammt 5 Procent Zinsen vom Klagetag unbedingt;

b) für die Zeit vom 22. Juli 1892 bis zum Lebensende monatlich den Betrag von 15 fl. 34 kr.

2. An Verdienstentgang für die Zeit vom 21. Januar 1892 bis 21. Juli 1892 den weiteren Betrag von 44 fl. 5 kr. und für die Zeit vom 22. Juli 1892 bis zum Lebensende des Klägers den weiteren Betrag von monatlich 7 fl. 80 kr. unter Voraussetzung der Ablegung des ihm zurückgeschobenen Haupteides dahin, dass er sich als Müllergehilfe bei Brüder R. in G. zur Zeit des Unfalles monatlich durchschnittlich mindestens 36 fl. verdient habe.

Im Uebrigen wurde das Urtheil erster Instanz unverändert gelassen.

Gründe:

Die Geklagte beschwert sich vor allem darüber, dass der vorliegende Fall überhaupt unter das Haftpflichtgesetz subsumirt

worden ist, dann aber darüber, dass in Anwendung dieses Gesetzes das vom Kläger angesprochene Schmerzensgeld mit 3000 fl. bemessen, dass der monatliche Verdienstentgang des Klägers statt mit den ermittelten 28 fl. 20 kr. oder den aus der beschworenen Aussage des Zeugen N. als arithmetisches Mittel sich ergebenden 29 fl. 55 kr. gegen Ablegung eines unzulässigen Selbsteides mit den behaupteten 36 fl. angenommen und dass überdies von dem erweislichen Verdienstentgang jene Rente monatlicher 12 fl. 89 kr. nicht in Abzug gebracht wurde, welche der Kläger wegen des in Rede stehenden Unfalles seit 11. April 1892 von der Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt für Mähren und Schlesien bezieht; was die drei ersten Punkte betrifft, so sind die gegen sie eingebrachten Beschwerden unbegründet, die gegen die Anwendung des Gesetzes vom 5. März 1869 vorgebrachte Beschwerde ist es deshalb, weil erwiesen ist, dass die betreffende körperliche Verletzung dadurch, dass Kläger am Bahnhof G., während seiner Mitwirkung bei der Handverschiebung eines Wagens auf dem mit Glatteis überzogenen Boden stürzte, und dass dem Gestürzten das rollende Rad des Wagens die Ferse und den Rücken seines rechten Fusses zerquetschte, also augenscheinlich durch eine Ereignung im Verkehre der N.-Bahn herbeigeführt worden ist, weil bei dieser Ereignung, wo erwiesenermaassen der Kläger zum Helfen bei der Wagenverschiebung von einer Person, deren sich die Geklagte zur Ausübung des Betriebes bediente, ausdrücklich aufgefordert wurde, und wo die Gefährlichkeit des Glatteises durch Bestreuung mit Sand leicht hätte beseitigt werden können, davon, dass sie aus Verschulden des Beschädigten oder durch einen unabwendbaren Zufall verursacht worden sei, offenbar keine Rede sein kann, und weil demnach die Subsumtion des vorliegenden Falles unter das bezeichnete Gesetz vollkommen gerechtfertigt, die Befreiung der N.-Bahn von der ihr hiernach obliegenden Haftpflicht aber nicht bewiesen ist.

Die gegen die Bemessung des Schmerzensgeldes mit 3000 fl. vorgebrachte Beschwerde ist deshalb unbegründet, weil die physischen und psychischen Leiden, welche der Kläger bei Zerquetschung seines Fusses und später, vor, bei und nach der Amputation eines Theiles desselben, sowie beim Beginn der Benützung des ihm verbliebenen Stumpfes nothwendig empfand und nach der Aussage der Sachverständigen und nach menschlichem Ermessen bei der Fortsetzung dieser

Benützung und beim Denken an die Vergangenheit und Zukunft unzweifelhaft noch empfindet, durch die ihm zugesprochenen 3000 fl. auch dann nicht übermässig gesühnt erscheinen, wenn berücksichtigt wird, dass Kläger nicht den höheren sensiblen Classen angehört, und dass er an harte Arbeit und physischen Schmerzen gewöhnt ist.

Die gegen die bedingte Annahme eines monatlichen Verdienstentganges von eventuell 36 fl. vorgebrachte Beschwerde endlich ist deshalb unbegründet, weil die einschlägige Behauptung des Klägers durch die Aussage des Zeugen K. nicht widerlegt wird, weil der erste Richter mit Recht auf die Verschiedenheit der Beweisführung nach dem Unfallversicherungsgesetze und nach der allgemeinen Gerichtsordnung hingewiesen hat, und weil der dem Kläger zurückgeschobene einschlägige Eid um so unbedenklicher sententionirt werden dürfte, als ja diesfalls nach der Sach- und Rechtslage auch der Schätzungseid zulässig gewesen wäre, und zwar im Hinblicke auf die beschworene Aussage des Zeugen S., Kläger habe sich als Accordarbeiter, wie der Zeuge selbst, durchschnittlich 1 fl. 20 kr. pro Tag verdient, sogar ohne Mässigung des zu beschwörenden Betrages. Die Appellationsbeschwerden der geklagten Eisenbahnunternehmung mussten hiernach in all den vorerwähnten Punkten abgewiesen werden.

Nicht so in dem vierten und letzten, die Abrechnung der Unfallversicherungsrente betreffenden Punkte.

Hier erscheint die Beschwerde der N.-Bahn allerdings begründet, weil in Fällen, wie der vorliegende, der Ersatz dem Beschädigten nur nach § 1325 des a. b. G. B. zu leisten ist; weil aber erwiesen vorliegt, dass dem anerkannter-, beziehungsweise dargethanermaassen im Betriebe der Kunstmühle der R. durch Veranlassung einer anderen Person verletzten Kläger von dem ihm in der Zeit vom 11. April 1892 bis heute entgangenen Verdienste seitens der Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt für Mähren und Schlesien allmonatlich 12 fl. 89 kr. bereits ersetzt worden sind, und an dem ihm künftig entgehenden Verdienste auf die Dauer seiner Erwerbsunfähigkeit noch werden ersetzt werden; weil dem Kläger nach § 47 des Gesetzes vom 28. December 1887, R. G. Bl. Nr. 1 vom Jahre 1888, der Schadenersatzanspruch gegen die geklagte Eisenbahnunternehmung nur bezüglich des Restes des ihm bereits entgangenen und künftig entgehenden Verdienstes von 28 fl. 20 kr., eventuell von 36 fl. zusteht, und weil in dieser

Beziehung der gerichtliche Zuspruch umsomehr auf jenen Rest beschränkt bleiben muss, als der angeführte § 47 der betheiligten Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt Entschädigungsansprüche gegen denjenigen, welcher den Unfall durch ein Verschulden veranlasst hat, ausdrücklich wahrt, und die N.-Bahn gerechterweise doch nicht verhalten werden kann, auf Grund des Gesetzes vom 28. December 1887, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1888, der Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt für Mähren und Schlesien, eintretendenfalls, die von dieser dem Kläger zuerkannte Entschädigungsrente zu ersetzen und ausserdem noch auf Grund des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27 den entgangenen und künftig entgehenden Verdienst dem Kläger voll zu vergüten.

In diesem Punkte war demnach den Appellationsbeschwerden stattzugeben und das erstrichterliche Urtheil so, wie es geschah, abzuändern.

Nr. 30.

1. Die Einwendung der Verjährung einer Entschädigungsforderung auf Grund des Haftpflichtgesetzes ist selbst dann vollkommen begründet, wenn die nachtheiligen Folgen der schädigenden Ereignung fortdauern oder periodisch sich erneuern, indem das Recht, Schadenersatz zu fordern, überhaupt durch Verjährung, d. i. binnen drei Jahren von der Zeit an, zu welcher der Schade dem Beschädigten bekannt wurde, erloschen ist. 2. In dem Aufspringen auf eine sich schon bewegende Maschine liegt, selbst wenn dies über Auftrag des Vorgesetzten erfolgte, ein eigenes Verschulden des Verunglückten.

(Entscheidung des O. L. G. Wien vom 19. September 1894, Z. 13032; Bestätigung des Urtheiles des H. G. Wien vom 7. August 1894, Z. 128461.)

Josef H. wurde im September 1872, als er beim Verschubdienste der St.-Bahn in Wien bedienstet war, von dem ihm vorgesetzten Wagenmeister beordert, mit ihm auf die sich schon in Bewegung befindliche Maschine zu springen, um an einem entfernteren Orte, an welchem ihnen Diensteverrichtungen oblagen, zu gelangen, wobei er nach dem Wagenmeister auf die Maschine sprang, aber zufällig abrutschte, und mit dem linken Fusse unter ein Rad der Maschine kam; hierdurch erlitt er eine arge Quetschung und machte im Klagsweg geltend, dass er infolge dieses Unfalles constant an der Ferse des linken Fusses heftige Schmerzen leidet, nur langsam gehen kann, überhaupt nicht im Stande ist, nur einigermaassen länger zu

gehen und infolge dieser Unfähigkeit zu gehen auch erwerbsunfähig ist.

Josef H. belangte am 22. December 1893 die St.-Bahn auf Zahlung eines Betrages von 7291 fl. (restringirt auf 1095 fl.) und ferner einer lebenslänglichen Rente von 1 fl. täglich.

Das H. G. Wien wies die Klage ab.

Gründe:

Die Geklagte hat der Klage die Einwendung der Verjährung und des eigenen Verschuldens des Klägers entgegengesetzt.

Nach § 1489 a. b. G. B. erlöscht jede Entschädigungsklage nach drei Jahren von der Zeit an, zu welcher der Schade dem Beschädigten bekannt wurde. Voraussetzung des Beginnes der dreijährigen Verjährungsfrist bei Schadenersatzklagen ist demnach, dass dem Beschädigten die Existenz und der Umfang des Schadens, sowie das Rechtssubject, gegen welches der Anspruch zu richten ist, bekannt ist.

Da nun im vorliegenden Falle Kläger selbst anführt, dass er die Verletzung im September 1872 erlitten, dass er unmittelbar nach dieser Verletzung 17 Wochen im Wiedener Krankenhause zubrachte, wo an der Ferse seines linken Fusses eine Amputation vorgenommen wurde, dass er nach seiner Entlassung aus dem Spitale bei der geklagten Bahngesellschaft als Diener angestellt wurde, aber aus dieser Stellung, da er etwas weitere Wege nicht verrichten konnte, schon nach einigen Monaten entlassen wurde, war dem Kläger der ihm durch den Unfall vom September 1872 zugegangene vermögensrechtliche Nachtheil jedenfalls im Momente seiner Entlassung aus dem Dienste der geklagten Bahngesellschaft bekannt, und ebenso wusste er schon damals, wen er eventuell wegen des Schadens in Anspruch nehmen könne. Nachdem nun die Klage erst am 22. September 1893, also mehrere Jahre nach bereits erfogtem Ablauf der dreijährigen Verjährungsfrist eingebracht wurde, erscheint die Einwendung der Verjährung vollkommen begründet und kann an der Statthaftigkeit derselben auch der Umstand nichts ändern, dass die nachtheiligen Folgen der schädigenden Ereignung fortdauern oder sich periodisch erneuern, indem das Recht, Schadenersatz zu fordern, überhaupt durch Verjährung erloschen ist.

Es ist aber auch die Einwendung des eigenen Verschuldens des Klägers begründet, wenn erwogen wird, dass das Aufspringen auf eine sich schon bewegende Maschine eine Handlung ist, deren Gefährlichkeit jedem normalen Menschen einleuchten muss und einen Mangel an jenem Maasse von Vorsicht und Achtsamkeit manifestirt, welches man bei jedem Menschen mit gewöhnlichem Verstandesgebrauche voraussetzen muss, und ändert an der Unstatthaftigkeit einer solchen durch die bahnamtlichen Vorschriften verpönten Handlung auch der Umstand nicht, dass Kläger nach seiner Angabe diese Handlung über Aufforderung des Wagenmeisters unternahm.

Da nach dem Vorgesagten die Erlöschung des Klagerechtes durch Verjährung eingetreten ist, und eigenes Verschulden des Klägers vorliegt, musste das restringirte Klagebegehren abgewiesen, und Kläger gemäss § 24 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, auch in den Gerichtskostenersatz verfällt werden.

Das O. L. G. Wien bestätigte die Entscheidung der ersten Instanz.

Gründe:

Die Appellationsbeschwerde des Klägers war zu verwerfen und das erstrichterliche Urtheil zu bestätigen, weil das etwaige Recht des Klägers, von der geklagten Gesellschaft Schadenersatz zu fordern, sich in der That als verjährt darstellt, wenn berücksichtigt wird, dass Kläger nach seinen eigenen auf der zweiten Seite der Klage und der 24. Seite der Replik gemachten Angaben mit theilweise zerstörter Erwerbsfähigkeit im Januar 1873 das Krankenhaus verliess, dass ihm unter solchen Umständen damals schon der erlittene, in constanten heftigen Schmerzen an der linken Ferse und in der Unmöglichkeit einigermaassen länger zu gehen bestehende Schade, § 1293 a. b. G. B., sowie sein angeblicher Urheber bekannt waren, dass aber deshalb, und weil der an seinem Körper Verletzte nach § 1325 a. b. G. B. von dem Urheber der Verletzung auf den Ersatz „des künftig entgehenden Verdienstes" zu verlangen berechtigt ist, der Kläger dieses Recht gegen die St.-Bahn in Wien, als den angeblichen Urheber des erlittenen Schadens schon im Januar 1873 gerichtlich geltend machen konnte, dass er es aber, auch weil die erwähnten Voraussetzungen der Klage vorhanden waren, und der § 1489 a. b. G. B. nur auf

sie und auf nichts weiter reflectirt, ohne Rücksicht auf seinen damaligen Dienst und sonstigen Verhältnisse innerhalb dreier Jahre nach seiner Entlassung aus dem Krankenhause unter den Rechtsfolgen des eben citirten Paragraphen gerichtlich geltend machen müsste, und dass, wenn er das, wie aus den Acten erhellt, erst am 22. December 1893 that, sein Klagerecht nach der klaren, keine Ausnahme machenden Eingangsbestimmung des § 1489 a. b. G. B. jedenfalls erloschen ist.

Nr. 31.

1. Handelt es sich um den Umbau einer Eisenbahnbrücke und nicht um Hintanhaltung von Wasserschäden, welche durch den Bestand der Bahn verursacht werden, so können die Umbaukosten der betreffenden Eisenbahnverwaltung im Grunde des Eisenbahnconcessionsgesetzes vom Jahre 1854 nicht aufgelastet werden. 2. Werden jedoch für diese Verpflichtung der Bahn, die vor Wirksamkeit des Eisenbahnconcessionsgesetzes vom Jahre 1854 getroffenen Vereinbarungen geltend gemacht, so kann das Handelsministerium eine Entscheidung über die Rechtswirksamkeit dieses Specialtitels nicht ablehnen.

(Entscheidung des V. G. H. vom 20. September 1893, Z. 3460.)

Der Zaya-Concurrenzausschuss für den Bezirk Zistersdorf beschwerte sich vor dem V. G. H. über die Entscheidung des H. M. vom 9. Mai 1893, Z. 16822, womit abgelehnt wurde, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Kosten der aus Anlass der Zayaregulirung nöthigen Erweiterung der Eisenbahnbrücke über den Zayagiessbach in Drösing aufzuerlegen.

Der V. G. H. hob die angefochtene Entscheidung, insoweit mit derselben ein Erkenntniss über die aus dem Begehungsprotokolle vom 25. Mai 1838, abgeleiteten Verpflichtungen abgelehnt wurde, nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, auf und wies im Uebrigen die Beschwerde als unbegründet ab.

Gründe:

Der beschwerdeführende Concurrenzausschuss gründet den im Administrativverfahren gestellten und in der Beschwerde aufrecht erhaltenen Anspruch, dass die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn verpflichtet werde, die Kosten für die aus Anlass der Zayaregulirung nothwendige Erweiterung der Eisenbahnbrücke über den Zayagiessbach bei Drösing in Kilometer 61·09 aus eigenem zu bestreiten, einerseits auf die Bestimmung des § 10, *b*, Absatz 2 des Eisenbahnconcessions-

gesetzes vom 14. September 1854, andererseits darauf, dass laut des Begehungsprotokolles vom 25. Mai 1838 die Nordbahngesellschaft die Verpflichtung übernommen hat, jede Aenderung, welche sich in Zukunft an diesem Objecte nothwendig zeigen sollte, auf ihre eigenen Kosten herzustellen.

Da das k. k. Handelsministerium mit der angefochtenen Entscheidung lediglich auszusprechen gefunden hat, dass die Bestimmungen des Eisenbahnconcessionsgesetzes keine Handhabe bieten, der priv. k. k. Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Tragung der fraglichen Kosten aufzuerlegen, und in der Gegenschrift des Handelsministeriums ausdrücklich ausgeführt wird, dass dasselbe auf den von dem Concurrenzausschusse geltend gemachten Specialtitel nicht eingegangen ist, so hatte die Entscheidung des V. G. H. die Frage zu umfassen, ob die Abweisung des Begehrens des Concurrenzausschusses nach Maassgabe der Bestimmungen des Eisenbahnconcessionsgesetzes sich als begründet darstellt und weiter ob in der Nichtberücksichtigung des vom Concurrenzausschusse geltend gemachten Specialtitels eine gesetzwidrige Verletzung der Rechte des Concurrenzausschusses gelegen ist.

Was nun die erstere Frage anbelangt, so fand der V. G. H. der in der angefochtenen Entscheidung zum Ausdrucke gelangten Rechtsanschauung beizutreten. Nach § 10, Absatz *b* des Eisenbahnconcessionsgesetzes vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, sind die Eisenbahnunternehmungen allerdings verpflichtet, nicht bloss allen Schaden zu vergüten, welcher durch den fraglichen Eisenbahnbau veranlasst worden ist, sondern auch Vorkehrungen zu treffen, dass auch in der Folge durch die Bahn kein Schaden entstehe. — Würde also gegebenenfalls der Nachweis geliefert sein, dass die bestehende Eisenbahnbrücke Ueberschwemmungsgefahren entweder veranlasst oder aber doch vermehrt, so würde allerdings die Bahn verpflichtet sein, Vorkehrungen zu treffen, welche diese Uebelstände zu beseitigen geeignet sind. — Allein durch die gepflogenen Erhebungen ist nicht constatirt worden, dass die bestehende Eisenbahnbrücke in irgend einer Weise die bestandenen Abflussverhältnisse nachtheilig beeinflusst und die Ueberschwemmungsgefahren vergrössert; es wird vielmehr im Protokoll vom 16. März 1893 ausdrücklich constatirt, dass die Umgestaltung der Eisenbahnbrücke wegen des Zayaregulirungsprojectes sich als nothwendig herausstellt und dass dieses Regulirungsproject sich dadurch als eine

wesentliche Abänderung der dermaligen Abflussverhältnisse darstellt, dass der bisher in den Zayamühlbach eingeleitete und durch den Eisenbahndurchlass bei Kilometer $60^3/_4$ weitergeführte Eichhornbach nun ebenfalls in das Hauptbett einbezogen wird. — Es handelt sich also beim Umbau der fraglichen Brücke nicht um Hintanhaltung von Wasserschäden, welche durch den Bestand der Bahn verursacht würden, und ebendarum erscheint die Bestimmung des § 10, Absatz *b* des citirten Gesetzes auf den concreten Fall nicht anwendbar.

Dagegen war der V. G. H. des Erachtens, dass die Administrativentscheidung auch darüber hätte ergehen sollen, ob der vom beschwerdeführenden Concurrenzausschusse geltend gemachte besondere Verpflichtungstitel zu Recht bestehe nnd ob kraft desselben die Eisenbahnunternehmung die nach dem Regulirungsprojecte nothwendige Aenderung der Eisenbahnbrücke auf eigene Kosten zu veranlassen verpflichtet sei.

Das k. k. Handelsministerium glaubte, die Untersuchung dieser Frage und die Entscheidung darüber darum ablehnen zu können, weil die Vereinbarungen, welche das Begehungsprotokoll vom 25. Mai 1838 über die Verpflichtungen der Bahn bezüglich der fraglichen Eisenbahnbrücke enthält, nicht zu den Angelegenheiten gerechnet werden können, welche in dem Eisenbahnconcessionsgesetze vom Jahre 1854 vorgesehen sind.

Nr. 32.

Die Verletzung einer auf dem Bahnkörper beschäftigten Person durch ein scheues, beim Ausladen aus der Eisenbahnstation entsprungenes Thier ist keine Ereignung im Sinne des Haftpflichtgesetzes. Verpflichtung des Gerichtes, schon bei der Entscheidung der angefochtenen Zuständigkeit die Frage zu lösen, ob eine Ereignung im Sinne des Haftpflichtgesetzes vorliege.

(Entscheidung des O. G. H. vom 23. September 1894, Z. 10452; Abänderung der Entscheidung des O. L. G. Wien vom 4. Juli 1894, Z. 9121; Wiederherstellung des Urtheiles des H. G. Wien vom 18. Mai 1894, Z. 40726.)

Franz M. wurde am 20. September 1890, als er auf der Station H. mit Anstreicherarbeiten für die S.-Bahn beschäftigt war, von einem vom Frachtenbahnhofe in M. entsprungenen, scheu gewordenen Ochsen, welcher auf dem Bahnkörper einherkam, niedergerannt und starb infolge der Verletzungen.

Die Witwe Marie M. klagte im eigenen Namen und als Mutter und Mitvormünderin ihrer minderjährigen Kinder die S.-Bahn vor dem H. G. Wien auf Schadenersatz auf Grund

des Haftpflichtgesetzes. Die Geklagte erhob die Einwendung der Incompetenz, nachdem der Vorfall, auf welchen sich die Klage stützt, keine Ereignung im Sinne des Haftpflichtgesetzes bilde.

Das H. G. Wien gab der Incompetenzeinwendung statt.

Gründe:

Das Eisenbahnpflichtgesetz vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, findet Anwendung, wenn durch eine Ereignung im Verkehre einer mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahnunternehmung ein Mensch getödtet oder verletzt worden ist.

Nach dem Sinne dieses Gesetzes können unter dem Ausdrucke „Verkehr der Bahn" nur solche Betriebsmanipulationen verstanden werden, welche mit der durch die Anwendung der Dampfkraft bedingten besonderen Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes in einem unmittelbaren oder mittelbaren Zusammenhange stehen, und eine Ereignung auf derartige Betriebsmanipulation sich bezieht.

Das der Klage zu Grunde liegende Factum besteht darin, dass Franz M. am 20. September 1890, als er auf der Eisenbahnviaduct-Brücke, oder wie die geklagte Bahn angiebt, auf der Station H. mit dem von der geklagten Bahn bestellten Anstreichen eines Bahn-Gascandelabers beschäftigt war, von einem vom Frachtenbahnhofe M. auf dem Bahnhörper einhergekommenen, scheu gewordenen Ochsen am rechten Fusse angespiesst, ungefähr 2 Meter hoch in die Luft geworfen wurde und sohin zuerst auf das Brückengeländer und von da ab hinunter auf die Strasse stürzte, wodurch derselbe sich solche Verletzungen zugezogen, dass er einige Stunden darauf starb.

Das Erscheinen des vom Frachtenbahnhofe M. entlaufenen, scheu gewordenen Ochsen auf der Viaductbrücke in H. oder auf dem Stationsplatze in H. zur Zeit, als daselbst kein Verkehr stattfand, ist ebenso wenig eine Ereignung im Verkehre der Bahn, als das Aufspiessen des Franz M. durch den scheu gewordenen Ochsen auf dem Bahnterritorium, indem weder das eine, noch das andere mit der Gefährlichkeit des Dampfbetriebes in irgend einem Zusammenhange steht.

Da nun die Verunglückung des Franz M. weder durch eine Bewegung des Eisenbahnzuges, noch auch durch eine auf die Zugsbeförderung gerichtete Betriebsmanipulation des Bahnpersonales, sondern durch ein ausserhalb des Bahn-

verkehres gelegene Ereigniss erfolgt ist und die Frage der Haftung für die durch den Ochsen erfolgte Tödtung des Franz M. lediglich nach § 1320 a. b. G. B. zu beurtheilen kommt, erscheint die bereits bei der ersten Tagsatzung von der geklagten Bahngesellschaft erhobene Einwendung der hiergerichtlichen Incompetenz, welche in dem Excipiendo gestellten Begehren ausdrücklich Aufnahme gefunden hat, als begründet und musste derselben stattgegeben werden.

Das O. L. G. Wien hat das Urtheil der ersten Instanz abgeändert und die Einwendung der Incompetenz zurückgewiesen und dem H. G. aufgetragen, nach Rechtskraft des neuen Urtheiles mit der Entscheidung in der Hauptsache vorzugehen.

Gründe:

Der Klagsanspruch basirt auf der Behauptung, dass eine nach dem Haftpflichtgesetze vom 5. März 1869 zu beurtheilende Ereignung im Verkehre einer mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn vorliege.

Hierüber zu präjudiciren ist nach dem citirten Gesetz und mit Rücksicht auf den Sitz der geklagten Gesellschaft das H. G. Wien zuständig.

Diese Zuständigkeit kann durch den in die Form der Incompetenzeinwendung gekleideten materiellen Widerspruch, dass eine Ereignung im Verkehre im Sinne des citirten Gesetzes nicht vorliege, ebenso wenig beseitigt worden, als etwa die gegen eine beim H. G. Wien wider einen nicht protokollirten Kaufmann auf Zahlung eines Kaufpreises für zur Weiterveräusserung gelieferte Waaren eingebrachten Klage vorgebrachte Einwendung, dass kein Kaufgeschäft, sondern ein Darlehen vorliege, oder dass ersteres in letzteres novirt worden sei und der aus dieser Einwendung gefolgerte Schluss, dass das H. G. Wien zur Entscheidung des Rechtsstreites incompetent sei, dieses berechtigen würde, die Entscheidung wegen Incompetenz abzulehnen, statt wegen etwaigen Nichtvorhandenseins des Klagstitels die Klage abzuweisen.

Der O. G. H. hat unter Abänderung des obergerichtlichen Urtheils jenes der ersten Instanz wieder hergestellt.

Gründe:

Die Frage ob hier eine unter das Gesetz vom 5. März 1869 fallende Ereignung im Verkehre einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn vorliege, welche den

Tod des Franz M. herbeiführte, erscheint allerdings nicht nur für die Zuständigkeit des angerufenen Gerichtes, sondern auch für die meritorische Beurtheilung der Streitsache entscheidend; da nun die Zuständigkeit des angerufenen Gerichtes die Voraussetzung ist, unter welcher dieses mit der Entscheidung in der Sache selbst vorgehen kann, so erscheint dasselbe nicht bloss berechtigt, sondern sogar verpflichtet, schon bei der Entscheidung über die bestrittene Zuständigkeit die Frage zu lösen, ob eine Ereignung im Sinne des bezogenen Gesetzes vorliege, wenn alle jene Thatsachen, welche den Unglücksfall zur Folge hatten, so klar vorliegen wie im vorliegenden Falle. Die Ereignung, welche den Tod des Franz M. herbeiführte, hat nach Angabe der Kläger darin bestanden, dass am Frachtenbahnhofe der S.-Bahn in M. beim Ausladen eines daselbst angekommenen Ochsentransportes ein Thier entkommen, scheu auf dem Bahnkörper bis zum Bahnhof H. gerannt ist, daselbst den Franz M. erfasst, in die Höhe geschleudert und er durch den Fall den Tod erlitten hat. Mag nun immerhin der Unglücksfall mit dem Betriebe der Eisenbahn überhaupt in einem Zusammenhange stehen, so kann denn doch nicht, ohne dem bezogenen Gesetze eine über die Absicht desselben weit hinausgehende Auslegung zu geben, in dem geschilderten Vorfalle eine Ereignung im Verkehre der Eisenbahn erblickt werden, da nach der richtigen Ausführung des ersten Richters hierunter nur solche Betriebsmanipulationen zu verstehen sind, welche mit der durch die Anwendung der Dampfkraft verbundenen besonderen Gefährlichkeit in unmittelbarem oder mittelbarem Zusammenhange stehen.

Da nun die Competenz des H. G. lediglich auf § 3 des Gesetzes vom 5. März 1869 gestützt wurde, dieser Competenzgrund aber dem Gesagten zufolge hier offenbar nicht zutrifft, so muss das erstrichterliche der Incompetenzeinwendung stattgebende Urtheil gerechtfertigt erkannt werden.

Nr. 33.

Unzulässigkeit, den Parteirecurs gegen die Bewilligung der Anlage einer Schleppbahn aus dem Grunde als gegenstandslos zu erklären, weil dem Handelsministerium zur Kenntniss kommt, dass die Trace der Schleppbahn derart verlegt werden soll, dass der Beschwerdegrund entfällt.

(Entscheidung des V. G. H. vom 1. October 1894, Z. 4333 ex 1893.)

Mit der Entscheidung des Handelsministeriums de dato 29. Juli 1893, Z. 36323, wurde der von Anton St., Grund-

besitzer in W., gegen die Statthaltereientscheidung vom 28. Mai 1892, Z. 18989, überreichte Recurs als gegenstandslos erklärt und zugleich ausgesprochen, dass das Ergebniss der politischen Begehung vom 18. Mai 1892 für den mit dem Statthaltereierlasse vom 28. Mai 1892, Z. 18989, consentirten Bau einer normalspurigen Schleppbahn, von der Schleppbahn Sch.-W. abzweigend, zu dem Kohlenbergbau Neuschacht in W. nunmehr als ein anstandsloses erscheine.

Der als gegenstandslos bezeichnete Recurs des Beschwerdeführers Anton St. machte gegen den mit der Statthaltereientscheidung vom 28. Mai 1892, Z. 18989, ertheilten Bauconsens geltend, dass derselbe 1. in formeller Beziehung gesetzwidrig sei, weil die Ertheilung des Bauconsenses nicht in den Wirkungskreis der k. k. Statthalterei falle, und 2. in meritorischer Beziehung, dass die Führung der Schleppbahn über das Grundstück des Beschwerdeführers Parcelle 193/5 und die Expropriirung dieses Grundstückes unnöthig sei, da die Bahn auf dem eigenen Grunde des Consenswerbers Parcelle 197, 198 und 193/1 geführt werden kann und dass daher die Zurückweisung dieser Einwendung durch die Statthaltereientscheidung gerechtfertigt ist.

Anton St. führte vor dem V. G. H. Beschwerde wider die angeführte Ministerialentscheidung. Der V. G. H. hob die Entscheidung nach § 6 des Gesetzes vom 22. October 1875 wegen mangelhaften Verfahrens auf.

Gründe:

Nachdem das k. k. Handelsministerium — wie der angezeigte Inhalt der angefochtenen Entscheidung darthut — in eine meritorische Beurtheilung des Recurses sich überhaupt nicht eingelassen hat, so hatte auch der V. G. H. lediglich mit der Untersuchung der Frage sich zu befassen, ob durch diesen Vorgang Rechte des Beschwerdeführers, sei es meritorisch, sei es durch ein mangelhaftes Verfahren, verletzt worden sind.

Was den ersten, formellen Recurspunkt anbelangt, welcher auch in der Beschwerde als besonderer Beschwerdepunkt angesehen wird, so fand der V. G. H. denselben im Hinblick auf die Bestimmung des § 14 des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, zurückzuweisen, weil bereits mit dem Erlasse vom 20. April 1892, Z. 13890,

die Erledigung des Bauconsensgesuches der k. k. Statthalterei „im eigenen Wirkungskreise" zugewiesen worden ist und weil diese Entscheidung des Handelsministeriums mit dem Edicte vom 30. April 1892, Z. 4489, kundgemacht wurde, ohne dass der Beschwerdeführer diesen Erlass innerhalb der Frist des citirten § 14 angefochten hätte.

In der Sache selbst ergiebt sich aus der angefochtenen Entscheidung und aus den dem V. G. H. mitgetheilten Administrativacten, dass bei der Begehungscommision vom 18. Mai 1892 die Commission sich dagegen ausgesprochen hat, die Einwendung des Beschwerdeführers Anton St. wegen Umlegung der Trace zu berücksichtigen, weil „eisenbahntechnische Rücksichten entschieden dagegen sprechen, wenn der Zweck der Schleppbahn ins Auge gefasst wird". Die Statthaltereientscheidung hat die Gründe des Commissionsgutachtens sich angeeignet und eben darum die Einwendung des Beschwerdeführers zurückgewiesen.

Dessen ungeachtet hat die Freiherr v. R.'sche Bergdirection in W. unterm 17. Juli 1893 der k. k. Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen zur Kenntniss gebracht, dass die Trace der erwähnten Schleppbahn in der Weise verlegt werden soll, dass die seinerzeit begehrte Enteignung eines Theiles der Parcelle 193/5 in W. entfällt. — Es hat somit der Consenswerber eine Aenderung der Trace projectirt. — Ob über die projectirte Aenderung eine politische Begehungscommission neuerlich vorgenommen wurde oder doch in Aussicht genommen ist, ist aus den Administrativacten nicht ersichtlich.

Der durch die Ministerialentscheidung geschaffene Rechtszustand ist nun nach der vorentwickelten Actenanlage der, dass die Entscheidung der k. k. Statthalterei vom 28. Mai 1892, Z. 18989, formell aufrecht besteht, da dieselbe weder aufgehoben, noch abgeändert worden ist, sondern nur der dagegen eingereichte Recurs des Anton St. als gegenstandslos erklärt wurde. Diese formale Aufrechterhaltung der recurrirten Statthaltereientscheidung entspricht aber nicht dem actenmässigen Thatbestande, da ja die Schleppbahn nicht weiter über die Parcelle 193/5, sondern über andere Grundstücke geführt werden soll.

Wenn und inwieweit also die projectirte Aenderung der Trace der Schleppbahn der behördlichen Genehmigung theilhaftig wurde oder theilhaftig werden soll, erscheint die auf-

recht erhaltene Entscheidung der Statthalterei, welche die Führung der Trace über die Parcelle des Beschwerdeführers aus eisenbahntechnischen Gründen für nöthig erkennt und eben darum die dagegen gerichteten Einwendungen des Beschwerdeführers zurückgewiesen hat, nicht weiter der Actenlage entsprechend. Mit der angefochtenen Entscheidung wurde aber zugleich das Ergebniss der politischen Begehung vom 18. Mai 1892 als ein anstandsloses erklärt. Da zu dem Ergebnisse dieser politischen Begehungscommission aber — wie oben bereits constatirt — auch die Nothwendigkeit der Einbeziehung der Parcelle 193/5 gezählt hat, so würde nach dem in der Originalausfertigung überdies offenbar mangelhaft wiedergegebenen Wortlaute dieses Ausspruches der angefochtenen Entscheidung die im Recurse angefochtene Statthaltereientscheidung im vollen Umfange aufrecht erhalten sein.

Wird aber dieser Ausspruch der angefochtenen Ministerialentscheidung dahin verstanden, dass das durch die Eingabe der Freiherr v. R.'schen Bergdirection de dato 17. Juli 1893 geänderte Tracenproject für anstandslos erklärt und also genehmigt wird, so würde die Genehmigung eines Projectes erfolgt sein, über welches das in den §§ 17 und 18 der Verordnung vom 25. Januar 1879, R. G. Bl. Nr. 19, beziehungsweise in der Verordnung vom 1. November 1859, R. G. Bl. Nr. 200, und im Eisenbahnconcessionsgesetze vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, vorgesehene Verfahren überhaupt nicht stattgefunden hat. Da nun nach der derzeitigen Actenlage nicht vorliegt, dass durch das geänderte Project Rechte des Beschwerdeführers nicht in Frage gestellt werden und den Interessenten doch nicht die Möglichkeit benommen werden darf, gegenüber auszuführenden Eisenbahnbauten ihre Rechte wahrzunehmen, so folgt, dass die angefochtene Entscheidung weder der Actenlage entspricht, noch auch unter Beobachtung der vorgeschriebenen Formen des Administrativverfahrens ergangen ist.

Nr. 34.

Ein Unfall, welcher nach Einstellung des Verkehres bei einer Reconstruction des Bahnkörpers sich ereignet, fällt selbst dann nicht unter das Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869, wenn die fragliche Reconstruction mit besonderer Dringlichkeit durchgeführt worden ist.

(Entscheidung des O. L. G. Brünn vom 10. October 1894, Z. 7329; Bestätigung des Urtheiles des L. G. als H. G. Brünn vom 17. August 1894, Z. 10754.)

In der Nacht vom 16. zum 17. Februar 1892 trat auf der mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahnlinie von T. nach V. in einem Einschnitte infolge anhaltender Regengüsse eine Deformirung des Oberbaues ein, welche den Verkehr auf dieser Strecke unmöglich machte. Bei den Reconstructionsarbeiten wurde der Oberbauarbeiter H. durch eine Schwelle am Fusse verletzt.

Der Vater des Verletzten klagte die St.-Bahn auf Zahlung eines Schmerzensgeldes von 500 fl. und des Verdienstentganges.

Das L. G. als H. G. Brünn wies die Klage ab.

Gründe:

Da die geklagte St.-Bahn ihren Sitz in Wien hat, das L. G. als H. G. in Brünn somit nicht als der persönliche Gerichtsstand der genannten Gesellschaft (§ 26, 58 *a* G. O.) erscheint, so stützt der Kläger Carl H., welcher als Vater und gesetzlicher Vertreter seines minderjährigen Sohnes Carl H. für diesen gegen die Eisenbahngesellschaft Schadenersatzansprüche erhebt, die Competenz dieses Gerichtes lediglich auf die Bestimmung des § 3 des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27.

Diese Bestimmung lautet dahin, dass Klagen auf Ersatzleistung, welche auf Grundlage des citirten Gesetzes erhoben werden, nach Wahl des Klägers vor das Handelsgericht, in dessen Sprengel die geklagte Unternehmung ihren Sitz hat, oder die dem Ersatzanspruche zu Grunde liegende Ereignung eingetreten ist, gehören.

Damit diese Competenzbestimmung, von welcher Kläger Gebrauch macht, um seine Klage bei dem L. G. als H. G. in Brünn einzubringen, im vorliegenden Falle Anwendung finden kann, muss vor allem feststehen, dass der klägerische Anspruch auf Ersatzleistung auf Grundlage des Gesetzes vom 5. Mai 1869 erhoben werde, d. h., dass demselben die Voraussetzungen zu Grunde liegen, welche im § 1 des Gesetzes aufgestellt erscheinen und den Gesetzgeber mit Rücksicht auf die ihnen involvirende besondere Gefahr für die betheiligten Personen zur Aufstellung einer die Beweislast von dem Beschuldigten auf den muthmasslich Schuldtragen überwältigenden gesetzlichen Vermuthung veranlassen.

Diese Vermuthung hat aber nur dann einzutreten, wenn durch eine Ereignung im Verkehre einer mit Anwendung

von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn die körperliche Verletzung oder die Tödtung eines Menschen herbeigeführt wird.

Aus den übereinstimmenden Angaben beider Streittheile geht nun hervor, dass am 16. Februar 1892 in dem Einschnitte der Strecke zwischen S. und R. der Bahnlinie V.-O. infolge anhaltender, sehr heftiger Regengüsse eine partielle Senkung des Erdreiches und dadurch einer Deformirung des Oberbaues, d. h. ein Verschieben das Bahngleises eingetreten ist und hierdurch der Verkehr auf dieser Bahnstrecke unmöglich gemacht war. Zur Wiederaufnahme des Verkehres wurden die Schienenfelder des Gleises gehoben und auf die nebenliegende unbeschädigte Stelle des Oberbaues beiseite gestellt, der Oberbau an den beschädigten Stellen planirt und sodann die Schienenfelder wieder an die frühere Stelle zurückversetzt. Dies geschah in der Nacht vom 16. auf den 17. Februar 1892 und wurden hierzu nur freiwillig sich meldende Arbeiter verwendet.

Bei der Zurückschiebung des Schienenfeldes auf die reconstruirte Stelle des Bahnkörpers wurde der minderjährige Oberbauarbeiter Carl H. durch eine Schwelle am rechten Fusse und Unterschenkel gequetscht und verletzt.

Aus diesen Thatumständen geht hervor, dass die Ereignung, durch welche der minderjährige Carl H. eine Verletzung des rechten Fusses und Unterschenkels davontrug, nicht im Verkehre der mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn, sondern bei der Reconstruirung des Oberbaues einer durch Regengüsse deformirten Bahnstrecke zu einer Zeit eintrat, in welcher der Verkehr unterbrochen war.

Dass die nach eigener Repliksangabe des Klägers im Allgemeinen ganz ungefährliche Arbeit die Verschiebung eines Schienenfeldes im Betriebs- und Verkehrsinteresse, d. i. zur Wiederherstellung des unterbrochenen Verkehres gelegen war, lässt die Verletzung des minderjährigen Klägers doch nicht, als „im Verkehre der Bahn erfolgt", erscheinen, ebenso wenig wie der Umstand, dass die Herstellung des beschädigten Oberbaues nach klägerischer Angabe besonders dringend war, bei Nacht, ungünstigem Wetter und unzureichender Fackelbeleuchtung mit ermüdeten Arbeitskräften erfolgte und dass dem Verletzten nicht die erforderliche Obsorge zutheil geworden sein soll, auf die Frage von Einfluss sein kann, ob es sich um eine Ereignung im Verkehre der Eisen-

bahn, durch welche Carl H. körperlich verletzt wurde, oder um eine bei unterbrochenem Verkehre erfolgte Restaurirung des schadhaften Oberbaues der Bahn, welche zu der Verletzung Veranlassung bot, handelt.

Eine solche Bauerstellung wird dadurch nicht zu einer Ereigung im Verkehre, wenn sie dringend behandelt und bei Nacht, schlechtem Wetter etc. vorgenommen wird.

Dieselbe geschah auch nicht zur Abwendung „grösserer Betriebsgefahren", da bei eingestelltem Verkehre von einer Betriebsgefahr wohl nicht die Rede sein kann.

Der Kläger selbst musste in seiner Replik zugeben, dass ein Oberbauarbeiter nicht als im Eisenbahnverkehre beschäftigt anzusehen sei und sucht nur in dem vorliegenden besonderen Falle eine Beziehung zwischen der unter ausnahmsweise dringenden und, wie er behauptet, gefährlichen Verhältnissen erfolgten Reparatur des Oberbaues und dem Verkehre der Bahn herzustellen, die aber nach den obigen Ausführungen nicht geeignet erscheint, dem Unfalle den Charakter einer im Verkehre der Bahn eingetretenen körperlichen Verletzung des Betroffenen zu geben.

Bei dem Mangel der Voraussetzungen des § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, findet auch die Competenzbestimmung des § 3 dieses Gesetzes keine Anwendung und stand daher dem Kläger die Alternative, seine Schadenersatzklage eventuell bei diesem k. k. Landes- als Handelsgerichte, in dessen Sprengel sich der Unfall ereignete, einzubringen, nicht zu.

Seine Klage musste somit wegen Incompetenz dieses Gerichtes abgewiesen werden, da die geklagte Seite die Einwendung der Gerichtsunzuständigkeit rechtzeitig erhoben hat.

Das O. L. G. Brünn bestätigte das Urtheil der ersten Instanz.

Gründe:

Der Kläger erachtet sich durch den erstrichterlichen Ausspruch, dass der von geklagter Seite erhobenen Einwendung der Incompetenz stattgegeben wurde, beschwert, und begehrt in seiner Appellationsbeschwerde zunächst die Zurückweisung dieser Einwendung.

Er vermag jedoch nicht einen einzigen neuen Gesichtspunkt für die Beurtheilung der vom ersten Richter mit

Gründlichkeit erwogenen Competenzfrage zu bezeichnen und es genügt daher vollkommen, ihn auf die der Sachlage und dem Gesetze entsprechenden Entscheidungsgründe des angefochtenen Erkenntnisses zu verweisen.

Das Gesetz vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, ist ein Ausnahmsgesetz, indem es die sonst auf dem Gebiete des Schadens geltenden Regeln in wesentlichen Punkten durchbricht, es muss daher jeder ausdehnenden Erklärung der darin gebrauchten Ausdrücke, sohin auch der Worte „in Verkehr" entgegentreten werden. Die hier in Frage stehende Arbeit mag mit dem Bahnverkehre in einem gewissen Zusammenhange gestanden haben, als eine „Ereignung im Verkehre" kann sie selbst und der dabei vorgekommene Unfall ohne Vergewaltigung der natürlichen Sprachweise, welche auch diejenige des Gesetzgebers ist, nicht bezeichnet werden.

Uebrigens war es schon deshalb verfehlt, die vorliegende Klage bei einem besonderen Gerichtsstande anzustellen, weil sich voraussehen liess, dass dies zunächst zu einem Streite über die Zuständigkeit führen müsse, welcher von der Meritalfrage nicht ganz getrennt werden kann, indem durch die Bejahung der Competenzfrage in einem wesentlichen Punkte bereits der Urtheilsfindung in der Sache selbst vorgegriffen würde.

Es war daher das Urtheil des ersten Richters unter Verwerfung der Appellation zu bestätigen.

Nr. 35.

Zuständigkeit der Handelsgerichte zur Behandlung von Klagen gegen das Eisenbahnärar wegen Ansprüchen aus dem Frachtgeschäfte. Unzulässigkeit des Zuspruches des Betrages des declarirten Interesses an der rechtzeitigen Lieferung gegen den vom Kläger abzulegenden Eid über den von ihm erfolgten Verkauf der verspätet eingelangten Waare.

(Entscheidung des O. G. H. vom 11. October 1894, Z. 9891; Bestätigung des Urtheiles des O. L. G. Wien vom 20. Juni 1894, Z. 7811; Abänderung des Urtheiles des H. G. Wien vom 10. April 1894, Z. 61424.)

Die Firma A. K. & Cie. in K. klagte das k. k. Eisenbahnärar wegen Lieferfristüberschreitung bei einer mit Declaration des Interesses an der Lieferung in der Höhe von 100 fl. aufgegebenen Sendung Kotzen auf Zahlung dieses Betrages.

Das H. G. hat die Einwendung der Incompetenz zurückgewiesen und das geklagte Eisenbahnärar verurtheilt, der klägerischen Firma den Betrag von 100 fl. sammt Nebengebühren zu bezahlen, wenn die klägerische Firma den zurückgeschobenen Haupteid dahin ablegt, dass sie am 20. October 1891 dem L. F. in K. die von ihr im October 1891 bei der Tuch- und Schafwollwaaren-Actiengesellschaft in N. bestellten und von dieser unter dem 15. October 1891 laut Frachtbrief zum Transporte nach K. an die klägerische Firma auf der Bahnstation in N. aufgegebenen 15 Ballen Kosten um den Betrag von 90 kr. pro Meter, beziehungsweise um den Betrag von 352 fl. 17 kr. verkaufte, von demselben ein Angeld von 120 fl. erhielt und sich verpflichtete, die besagten Kosten demselben am 30. October 1891 um so sicherer abzuliefern, widrigens er dieselben nicht mehr zu übernehmen haben wird und sie gehalten sein werde, ihr ein doppeltes Angeld von 240 fl. zu bezahlen.

Gründe:

Anlangend die formelle Einwendung der hiergerichtlichen Incompetenz erscheint dieselbe als unstichhältig, da das k. k. Eisenbahnärar Frachtgeschäfte gewerbsmässig betreibt und zwar in einem so bedeutenden Umfange, dass dieser Geschäftsbetrieb protokollirungspflichtig wäre, wenn nicht das Eisenbahnärar gesetzlich von der Protokollirungsverpflichtung enthoben wäre, nach dem Sinne des § 38, Z. 2, des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuche Streitigkeiten aus den im Artikel 272 H. G. B. angeführten Geschäften der Handelsgerichtsbarkeit dann unterliegen sollen, wenn sie vom Geklagten in einem grösseren Umfange gewerbsmässig betrieben werden und als Kriterium des Betriebes in grösserem Umfange die Finanzprotokollirung sich darstellt.

Es musste daher die Incompetenzeinwendung verworfen werden.

In der Hauptsache selbst ist zugestanden, dass die laut Frachtbrief am 15. October 1891 auf der Bahnstation N. von der Tuch- und Schafwollwaaren-Actiengesellschaft in N. an die Adresse der klägerischen Firma aufgegebenen 15 Ballen Kotzen erst am 4. November 1891 in K. anlangten, dass demnach eine mehr als achttägige Lieferfristüberschreitung factisch vorliegt, und dass laut Frachtbrief die declarirte

Summe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung 100 fl. beträgt.

Nach § 70 des Betriebsreglements vom 10. Juni 1874 obliegt es der Klägerin nachzuweisen, dass sie durch die stattgehabte Ueberschreitung der Lieferfrist den der declarirten Summe des Interesses an der rechtzeitigen Ablieferung entsprechenden Schaden von 100 fl. erlitten habe.

Da nun Klägerin diesfalls behauptet hat, dass sie am 20. October 1891 die in Rede stehenden, von ihr in N. bestellten 15 Ballen Kotzen um den Betrag von 90 kr. pro Meter, beziehungsweise um den Betrag von 352 fl. 17 kr. dem J. F. in K. verkauft, von demselben ein Angeld von 120 fl. erhalten und sich verpflichtet habe, die besagten Kotzen dem J. F. am 30. October 1891 um so sicherer abzuliefern widrigenfalls er dieselben nicht mehr zu übernehmen haben wird und sie (klägerische Firma) gehalten sein solle, ihm ein doppeltes Angeld von 240 fl. zu bezahlen, da weiters durch die notarielle Beurkundung vom 30. October 1891 nachgewiesen ist, dass J. F. von der klägerischen Firma den Ersatz des doppelten Angeldes im Betrag von 240 fl. verlangte, da ferner laut Bescheides des B. G. Kolomea vom 20. October 1892, Z. 22171, die klägerische Firma das doppelte Angeld sammt Zinsen zusammen per 254 fl. 40 kr. zu Gunsten des J. F. zu Gerichtshanden erlegte, da endlich die Einwendung der geklagten Partei, dass vom eingeklagten Betrag der Theilbetrag von 4 fl. 4 kr., d. i. die Hälfte der bezahlten Fracht, welcher der klägerischen Firma von der Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen als Vergütung gemäss § 70, Absatz 1 des Betriebsreglements angewiesen wurde, in Abzug zu bringen wäre, deshalb unbegründet ist, weil die Geklagte duplicando selbst zugegeben hat, dass die klägerische Firma den ihr angebotenen Betrag von 4 fl. 4 kr. nicht angenommen hat, musste die Entscheidung in der Hauptsache lediglich von dem sententionirten Haupteide abhängig gemacht werden.

Das O. L. G. Wien hat in Abänderung des Urtheiles erster Instanz das Klagebegehren zur Gänze abgewiesen.

Gründe:

Laut Artikel 272, Z. 3, H. G. B., gehören die Geschäfte des Frachtführers und der für den Transport von Personen bestimmten Anstalten zu den relativen Handelsgeschäften;

derartige Geschäfte gelten als Handelsgeschäfte, wenn sie gewerbsmässig betrieben werden; aus der Organisation der Staatseisenbahnen ist erkennbar, dass der Wille von vornherein auf den Abschluss von ganzen Reihen von derartigen Geschäften gerichtet ist, und erscheint daher das Kriterium des gewerbsmässigen Betriebes auch dann vorhanden, wenn dieser Betrieb nicht lediglich in Gewinnstabsicht erfolgt. Gemäss § 38, Z. 2, des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuche, sind Streitigkeiten, welche aus den im Artikel 272 H. G. B. erwähnten Handelsgeschäften hervorgehen, wenn eine Handelsgesellschaft oder ein Kaufmann, dessen Firma im Handelsregister erscheint, der geklagte Theil ist, der Handelsgerichtsbarkeit zugewiesen. Wenngleich die österreichischen Staatseisenbahnen im Handelsregister nicht eingetragen sind, so kann es bei dem sehr bedeutenden Umfange des Geschäftsbetriebes derselben keinem Zweifel unterliegen, dass deren Registrirung falls es sich nicht eben um ein Unternehmen des Staates handeln würde, erfolgen müsste, und muss daher der Anschauung des Erstrichters in der Competenzfrage insolange beigepflichtet werden, als nicht durch eine im § 8 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuche in Aussicht gestellte Verordnung die streitige Frage in anderer Weise geregelt wird.

In der Hauptsache dagegen war das Klagebegehren unbedingt abzuweisen.

Denn gemäss § 70 der Ministerialverordnung vom 10. Juni 1874, R. G. Bl. Nr. 75, bildet die declarirte Summe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung nur die Maximalgrenze des vom Entschädigungsberechtigten nachzuweisenden Schadens und hat die Klagsfirma in dieser Richtung einen ausreichenden und zulässigen Beweis nicht angeboten.

Aus den Ausführungen im Replicandum geht nämlich hervor, dass die Klagsfirma vor Ablauf der reglementsmässigen Lieferfrist zwar eine gleiche Anzahl von Ballen Kotzen, aber nicht eben jene Ballen Kotzen in specie, welche ihr mit dem Frachtbrief zugekommen sind, verkauft hat und lediglich die Absicht hatte, mit den bestellten, jedoch verspätet eingelangten Waaren ihrer Verbindlichkeit nachzukommen.

In letzterem Falle fehlt der Causalnexus zwischen verspäteter Lieferung und Schaden, der über die Klagsbehauptung eines Verkäufers in specie angebotene Eidesbeweis ist aber, weil das Beweisthema mit den eigenen Ausführungen der Klagsfirma nicht im Einklang steht, nicht zulässig.

Dieser Haupteid, welcher der Klagsfirma unter ausdrücklicher Verwahrung gegen dessen Zulässigkeit zurückgeschoben wurde, erscheint überdies aus formellen Gründen unzulässig, weil er über Thatsachen aufgetragen wurde, die sich jeder Controle seitens des Aerars und seiner Organe entziehen, bei Abgang der Möglichkeit sich von den zu beschwörenden Thatsachen Kenntniss zu verschaffen, dieser Eid daher zurückgeschoben werden müsste und zu einem nicht zulässigen Selbsteid wird.

Der O. G. H. hat das Urtheil des O. L. G. bestätigt.

Gründe:

Der obergerichtliche Ausspruch über die Competenzfrage erscheint nicht angefochten, war daher unberührt zu lassen; insofern in der Revisionsbeschwerde die unbedingte Stattgebung des Klagebegehrens begehrt wird, erscheint dieselbe mit Rücksicht darauf, dass dem Klagebegehren in erster Instanz nur bedingt stattgegeben wurde und das Obergericht dieses Begehren unbedingt abwies, dass sonach beide Untergerichte den begehrten unbedingten Zuspruch der eingeklagten Forderung ablehnten, als eine ausserordentliche und war nach § 51 des Summarverfahrens zu verwerfen.

Insofern jedoch die Klagsfirma in ihrer Revisionsbeschwerde die Wiederherstellung des erstrichterlichen Urtheiles anstrebt, ist ihre Revision eine ordentliche. Dieselbe erscheint jedoch unbegründet, da das obergerichtliche Urtheil durch die demselben beigegebene, der Actenlage und dem Gesetze entsprechende Begründung gerechtfertigt und die in erster Instanz zugelassene Beweisführung durch den Haupteid auch deshalb unzulässig erscheint, weil nach § 207 a. b. G., in welchem zwischen physischen und juristischen Personen nicht unterschieden, sondern ausnahmslos bestimmt wird, dass demjenigen, welcher nicht in eigenem Namen, sondern für einen Dritten Process führt, was im vorliegenden Falle zutrifft, nur über seine eigenen Handlungen der Haupteid aufgetragen werden kann, der Haupteid dem hier Belangten nur dann aufgetragen werden könnte, wenn die eigene Handlung einer in Vertretung des Aerars thätig gewesenen physischen Person unter Beweis zu stellen wäre, weil eine solche Handlung aber hier Gegenstand der Beweisfrage bildet, da an dem von der klägerischen Firma behaupteten Verkauf der 15 Ballen Kotzen, worüber der Haupteid in erster Instanz zugelassen wurde, das Aerar nicht betheiligt war.

Nr. 36.

Für die seitens des Zustreifers (Packers) einer Transportunternehmung ohne Auftrag derselben vorgenommene Besitzstörung durch eigenmächtige Zurücknahme einer an die Partei bereits ausgefolgten Kiste ist die Transportunternehmung nicht verantwortlich.

(Entscheidung des O. G. H. vom 16. October 1894, Z. 12494; Bestätigung der Entscheidung des O. L. G. Wien, Abänderung des Bescheides des städt.-deleg. B. G. Alsergrund vom 17. Juli 1894, Z. 23355.)

Am 28. Juni 1894 beauftragte die A. die Transportgesellschaft X., die für sie aus C. mit der Nordbahn eingelangten Colli vom Bahnhofe in ihre Wohnung zu befördern. Die Gesellschaft lieferte thatsächlich diese Colli am 30. Juni 1894 Mittags ab, und da sich wegen Zahlung der Transportspesen eine Differenz ergab, so forderte der Zustreifer die A. auf, Nachmittags in das Bureau der Gesellschaft zu kommen und die Sache dort zu ordnen.

Aber auch hier wurden die Parteien nicht einig, weshalb die A. abermals die Zahlung der verlangten Transportspesen verweigerte. Daraufhin wurde ihr bedeutet, dass die Gesellschaft mit A. nichts zu thun habe, da ihr der Packer haftbar sei, der dazu sehen solle, wie er sich die ausgelegten Transportspesen verschaffe. Am Abend desselben Tages kam nun der Zustreifer zur A., verlangte von ihr die Bezahlung der Transportspesen, und als er dieselben nicht erhielt, packte er trotz des energischesten Protestes und Widerstandes der A., die grösste Kiste, in welcher sich das Bettzeug der A. befand, zusammen, trug sie mit Hilfe zweier von ihm mitgebrachter Männer fort und überbrachte sie der Transportgesellschaft X., in deren Magazinen sie aufbewahrt wurde.

A. forderte diese Gesellschaft zur Rückstellung der Kiste auf, erhielt sie jedoch nicht zurück, und belangte deshalb die Transportgesellschaft wegen Besitzstörung.

Das städt. del. B. G. Alsergrund erkannte die Transportgesellschaft der Besitzstörung schuldig und verurtheilte dieselbe zur Zurückstellung der streitigen Kiste binnen 24 Stunden. In der Begründung wird im Wesentlichen hervorgehoben, es sei der objective Thatbestand einer Besitzstörung durch die Gesellschaft vorhanden, da einerseits die Klägerin bereits den Besitz der ihr übergebenen Kiste erworben habe, daher im Besitze war, andererseits in dem Zurückhalten der Kiste seitens der Gesellschaft, welche kein Pfand- oder sonstiges dingliches

Recht daran habe, eine Störung dieses Besitzes liege. Weiters gehe es nicht an, dass die Geklagte, nachdem ihr Bediensteter, dessen Handlungsweise und Unterlassungen sie allein treffen, den Pfandbesitz aufgelassen hat, diese Unterlassung und die Unterlassung der gerichtlichen Geltendmachung ihres Pfandrechtes innerhalb dreier Tage nach der Ablieferung dadurch wett macht, dass sie den widerrechtlich von ihrem Bediensteten erworbenen Besitz eines Frachtstückes fortsetzt.

Ueber Recurs der Transportgesellschaft änderte das O. L. G. Wien den erstrichterlichen Bescheid ab und wies das Klagebegehren ab.

Gründe:

Zum Wesen der Besitzstörung gehört vor allem der animus turbandi, d. h. dass derjenige, welcher in die Besitzsphäre eines Anderen eingreift, mit Bewusstsein und mit dem Wissen, einen Besitzact auszuüben, widerrechtlich eine Handlung ausübt. Diese Voraussetzung fehlt jedoch in dem vorliegenden Falle. Nach den von der geklagten Gesellschaft gemachten, von der Klägerin im Wesentlichen zugegebenen Angaben hat der Zustreifer, welchem seitens der geklagten Gesellschaft der Auftrag ertheilt worden war, der Klägerin die Colli zuzustellen, nachdem die Klägerin ihm den aushaftenden Frachtlohn nicht zahlte und ihm seitens eines Beamten der Gesellschaft bedeutet wurde, er möge trachten, Zahlung oder Deckung zu erhalten, eine der der Klägerin bereits zugestellten Kisten, allerdings gegen den Willen derselben, welche ihm einen minderwerthigen Küchenkasten als Deckung anbot, als Handpfand an sich genommen und in ein Magazin der geklagten Gesellschaft eingestellt. In diesem Vorgehen kann bei dem gänzlichen Mangel des animus turbandi eine Besitzstörung nicht erblickt werden.

Der O. G. H. wies den von der Klägerin eingebrachten Revisionsrecurs zurück.

Gründe:

Was die Frage betrifft, ob der nicht belangte Zustreifer eine Besitzstörung dadurch begangen habe, dass er die bereits in die Wohnung der Klägerin hinaufgeschaffte und daselbst aufgestellte Kiste mit Effecten gegen den Willen und trotz der Weigerung der Klägerin aus dieser Wohnung wegschaffte, und ob die Anschauung des Obergerichtes, dass in dem den

Gegenstand des Besitzstörungsstreites bildenden Vorgange des Zustreifers, wegen Abganges des animus turbandi auf Seite desselben, von einer Besitzstörung überhaupt nicht gesprochen werden könne, richtig sei oder nicht, so entzieht sich diese Frage im vorliegenden Rechtsstreite, in welchem eben der Zustreifer nicht der belangte Streittheil ist, jeder Erörterung.

Dagegen erscheint aber die Abweisung der Klage gegenüber der allein belangten Transportgesellschaft deshalb berechtig und begründet, weil dieselbe an der die angebliche Besitzstörung bildenden Handlung des Zustreifers nicht theilgenommen, dieselbe auch, wie sich aus der Aussage des letzteren ergiebt, in keiner Weise veranlasst hat, vielmehr der Klägerin schon früher durch einen Beamten der Gesellschaft bekannt gegeben wurde, dass sie die Berichtigung oder Deckung der Transportkosten mit dem Zustreifer allein auszumachen habe, weil sich aus der Zeugenaussage des Zustreifers wohl ergiebt, dass derselbe, als er die Kiste in den Magazinen der Transportgesellschaft deponirte, hiervon in der Kanzlei derselben Mittheilung machte, keineswegs aber auch, dass er bekannt gab, auf welche Art er sich dieselbe verschaffte, rücksichtlich in deren Besitz setzte, weshalb auch in der weiteren Verwahrung dieser Kiste und in der Weigerung, dieselbe über Aufforderung des klägerischen Vertreters (auch ohne Bezahlung der Transportkosten) der Klägerin zurückzustellen, eine Besitzstörung der belangten Transportgesellschaft selbst oder eine Billigung der Besitzstörungshandlung des Zustreifers (Packers) nicht erkannt werden kann.

Nr. 37.

Wenn jemand, der nach dem Unfallversicherungsgesetze vom 28. December 1887, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1888, gegen Betriebsunfälle versichert ist, aus Anlass eines Betriebsunfalles eine Entschädigung vom Betriebsunternehmer verlangt, welche die ihm nach dem Unfallversicherungsgesetze zukommende übersteigt, muss er nachweisen, dass der Betriebsunfall von einer der im § 45, Absatz 1 und 2, bezeichneten Personen vorsätzlich herbeigeführt wurde. Das Wort „vorsätzlich" bezeichnet nur ein doloses Vorgehen, nicht aber grobes Verschulden, geschweige denn jedes Verschulden.

(Entscheidung des O. L. G. Wien vom 17. October 1894, Z. 9413; Bestätigung des Urtheiles des L. G. Wien vom 27. Mai 1894, Z. 28553.)

Franz St., Schlossergehilfe, welcher als Arbeiter der St.-Bahn am 16. Mai 1890 in der Werkstätte der Gesellschaft

in S. bei der Bemeisselung eines Pufferdoppelgewindes durch einen abspringenden Stahlsplitter in das linke Auge getroffen wurde, und welcher in der Folge an diesem Auge erblindete, während das andere Auge an Sehkraft verlor, belangte die St.-Bahn auf Ersatz des ihm infolge seiner Krankheit entgangenen Verdienstes per 382 fl. 80 kr., eines Schmerzensgeldes von 200 fl. und einer vom Gericht zu bestimmenden lebenslänglichen Rente als Entschädigung für den ihm künftig durch die Verminderung seiner Arbeitsfähigkeit entgehenden Erwerb.

Das L. G. Wien wies die Klage ab.

Gründe:

Die Voraussetzung, unter welcher einem an seinem Körper Verletzten Ersatzansprüche zustehen, sind andere nach dem Gesetze vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, andere nach dem allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuche und andere nach dem Gesetze vom 28. December 1887, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1888.

Während nach dem allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuche der Beschädigte beweisen muss, dass ihm der Schaden aus Verschulden des Beschädigers zugefügt wurde, um von diesem Ersatz verlangen zu können, wird in vielen Fällen nach § 1 des Gesetzes vom Jahre 1869 das Verschulden präsumirt. In jenen Fällen endlich, in welchen das Gesetz vom Jahre 1887 zur Anwendung kommt, reicht nicht der Beweis eines wie immer gearteten Verschuldens hin, um dessen Ersatzanspruch zu begründen.

Der Unfall, welcher den Kläger am 16. Mai 1890 in der Werkstätte der St.-Bahn in S. betroffen hat, kann nicht als eine Ereignung im Verkehre einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn herbeigeführt angesehen werden und kommt dem Kläger die im § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869 stipulirte Begünstigung nicht zu Statten.

Der Kläger selbst hat sich auf diese Gesetzvorschrift nicht berufen, indem er sich mit seiner Klage an das Gericht gewendet hat, er leitet vielmehr seinen Ersatzanspruch aus den Bestimmungen des allgemein bürgerlichen Gesetzbuches ab.

Es entsteht sohin die Frage, ob diese Bestimmungen im vorliegenden Falle platzgreifen, oder ob nicht vielmehr das Unfallversicherungsgesetz vom Jahre 1887 in erster Linie zur Anwendung kommt.

Nach § 2 des Gesetzes vom 28. December 1887, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1888, sind Eisenbahnen in der Regel allerdings keine versicherungspflichtigen Betriebe, es bleiben aber dennoch jene Arbeiter und Beamte, die zwar von der Eisenbahnunternehmung beschäftigt sind, die aber ausserhalb des Verkehres in Verwendung stehen, den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfen, und ist es somit zweifellos, dass die in der Fabrik einer Eisenbahnunternehmung beschäftigten Arbeiter versichert werden müssen.

Nachdem der Kläger selbst angiebt, in der Fabrik in S. als Schlosser beschäftigt gewesen zu sein, haben die Bestimmungen dieses Gesetzes im vorliegenden Falle, wenn die österreichischen Eisenbahnen nach § 58 des citirten Gesetzes eine eigene Unfallversicherungsanstalt für ihre Arbeiter gebildet haben, zur Anwendung zu gelangen.

Dass die geklagte Eisenbahngesellschaft ihre Arbeiter versichert hat, wird von dem Kläger zugegeben; derselbe giebt auch zu in der Klage, dass er während seiner Krankheit (und zwar vom 28. Mai 1890 bis 15. September 1891) von der „Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen" 27 fl. 60 kr. monatlich bezogen habe, und giebt in der Replik zu, dass er seit 1. October 1891 von eben derselben eine Jahresrente von 228 fl. 13 kr. bezieht.

Wenn nun Kläger eine Entschädigung, welche die ihm nach dem Unfallversicherungsgesetze zukommende übersteigt, von dem Betriebsunternehmer verlangen wollte, so müsste er nach § 46 des citirten Gesetzes nachweisen, dass der Betriebsunfall von einer der im § 45, Absatz 1 und 2 bezeichneten Personen vorsätzlich herbeigeführt wurde.

Ueber die Bedeutung des Wortes „vorsätzlich" kann kein Zweifel obwalten, nachdem eben im § 45 „vorsätzlich" vom „groben Verschulden" unterschieden wird.

Es kann daher das Wort „vorsätzlich" nur ein doloses Vergehen bezeichnen, nicht aber grobes Verschulden, geschweige denn jedes Verschulden in sich schliessen. Der Kläger legt der Geklagten zur Last, dass sie es unterlassen habe, ihm bei der gefährlichen Arbeit des Bemeisselns Schutzbrillen zum Schutze der Augen zur Verfügung zu stellen.

Er unterlässt es, eine bestimmte Person zu nennen, die durch ihr Verschulden seinen Unfall herbeigeführt haben soll.

Es kann aber auch in dem vom Kläger behaupteten Verhalten der geklagten Gesellschaft ein vorsätzliches Herbeiführen seines Unfalles nicht erblickt werden, denn wenn auch die Direction die Entfernung der Schutzbrillen angeordnet hätte, oder ein Organ der Gesellschaft dies vorgenommen hätte, so wäre dies nicht in der Absicht geschehen, einen Unfall herbeizuführen.

Eine solche Absicht auf Seite der geklagten Gesellschaft hat der Kläger gar nicht behauptet und doch wäre der Beweis einer solchen, auf Herbeiführung des Unfalles gerichteten Absicht erforderlich, um einen Ersatzanspruch nach § 46 des citirten Gesetzes gegen den Betriebsunternehmer zu begründen, während in dem behaupteten, aber widersprochenen Verhalten der Geklagten nicht einmal grobes Verschulden, sondern nur levis culpa gelegen wäre.

Es konnte daher auf die Beweise, betreffend das angebliche schuldbare Verhalten der Geklagten, den Schaden des Klägers und die Causalität zwischen Schuld und Schaden nicht abgegangen werden, sondern musste der Kläger, da seine Behauptungen nicht hinreichen, um das Klagepetit zu begründen, mit seiner Klage abgewiesen und gemäss § 24 des Gesetzes vom 10. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, in den Ersatz der Gerichtskosten an die Geklagte verurtheilt werden.

Das O. L. G. Wien bestätigte das Urtheil der ersten Instanz.

Gründe:

Hätte die geklagte Eisenbahngesellschaft ihre Arbeiter im Sinne des Gesetzes vom 8. December 1887, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1888, nicht versichert, hätte also Kläger nicht schon von der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen seine Entschädigung erhalten, die nach diesem Gesetze ihm gebührt, dann könnte er auf Grund des § 1324 a. b. G. B. von der Geklagten die volle Genugthuung, im Sinne des § 1325 a. b. G. B. sogar in dem Falle fordern, wenn der ihm verursachte Schade auch nur aus ihrer auffallenden Sorglosigkeit entstanden wäre.

Denn lediglich als solche erscheint die Unterlassung der Befolgung eines Gesetzes, das zufälligen Beschädigungen vorzubeugen sucht (§ 1311 a. b. G. B.).

Wenn Appellant dementgegen behauptet und auszuführen es unternimmt, dass der aus einer solchen Unterlassung entstandene Betriebsunfall vorsätzlich herbeigeführt wurde — so übersieht er hierbei die Bestimmungen der §§ 1294, 1297, 1301 und 1302, dann 1311 und 1324 a. b. G. B. Auch die Bestimmungen der §§ 45 und 46 des Gesetzes vom 28. December 1887, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1888, nach denen der Betriebsunternehmer die Versicherungsanstalt für die zu leistende Entschädigung schadlos zu halten hat, auch wenn der Unfall nicht vorsätzlich, sondern nur durch grobes Verschulden herbeigeführt wurde — während der Versicherte nur dann berechtigt ist, von dem Betriebsunternehmer Schadenersatz anzusprechen, wenn der Betriebsunfall vorsätzlich herbeigeführt wurde, übersieht Appellant, da sich aus diesen Bestimmungen klar ergiebt, dass dieses Gesetz an den Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches in Ansehung der Art der Schadenszufügung festhält und die Haftpflicht des Unternehmers gegenüber der Versicherungsanstalt und dem Versicherten nach diesen regelt.

Da Appellant nun Seite 5 und 6 selbst angiebt: „Er könne nicht behaupten, dass die Geklagte die Absicht hatte, den Unfall herbeizuführen," dieser also nicht vorsätzlich herbeigeführt wurde, musste die erstrichterliche Abweisung des Klagebegehrens bestätigt werden.

Nr. 38.

Die Eisenbahnunternehmung haftet für den Schaden, welcher ihren Bediensteten durch eine im Zugdienst erlittene körperliche Verletzung entstanden ist, wenn sie nicht den stricten Nachweis führt, dass die Verletzung durch eigenes Verschulden des Bediensteten eingetreten ist.

(Entscheidung des O. G. H. vom 17. October 1894, Z. 10658; Bestätigung des Urtheiles des O. L. G. Prag vom 10. Juli 1894, Z. 14920; Abänderung des Urtheiles des K. G. Leitmeritz vom 15. Mai 1894, Z. 4132.)

Der als Verschieber im Dienste der B. N.-Bahn gestandene Johann N. stürzte am 24. December 1891 von einem im Gange befindlichen Kohlenwaggon ab und gerieth unter die Räder, wodurch ihm die rechte Hand nebst Vorderarm abgetrennt wurde.

Johann N. klagte nun gegen die B. N.-Bahn auf Zahlung einer Entschädigung von täglich 1 fl. 10 kr.

Das K. G. Leitmeritz wies die Klage zurück.

Gründe:

Richtig sei es allerdings, dass Johann N. die Körperverletzung bei Rangirung des Zuges, daher im Verkehre der mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn erlitten habe. Nach dem Gesetze vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, müsse aber die Verletzung eines Menschen durch eine Ereignung im Verkehre herbeigeführt sein. Als eine solche könne nicht die Verletzung des Klägers, sondern nur ein Vorkommniss ausserhalb der Person des Beschädigten verstanden werden, irgend ein Abweichen von dem gewöhnlichen regelrechten Gange des Verkehres. Eine solche Ereignung habe der Kläger nicht nachgewiesen, deshalb sei auch die Geklagte nicht in der Lage gewesen, gegen die Klage Stellung zu nehmen und den Beweis zu führen, dass die Ereignung durch einen unabwendbaren Zufall, durch die Handlung einer dritten Person, deren Verschulden sie nicht zu vertreten habe, oder durch Verschulden des Beschädigten selbst verursacht wurde.

Ueber Appellation des Klägers änderte das O. L. G. Prag das erstrichterliche Urtheil dahin ab, dass die geklagte Bahn schuldig erkannt wurde, dem Johann N. auf Lebenszeit eine Entschädigung von täglich 80 kr. zu bezahlen.

Gründe:

Nach §§ 1 und 2 des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, wird die Eisenbahnunternehmung von der Ersatzpflicht befreit, wenn sie beweist, dass die Ereignung im Verkehre, wodurch die Körperverletzung herbeigeführt wurde, durch einen unabwendbaren Zufall, eine unabwendbare Handlung einer dritten Person, deren Verschulden sie nicht zu vertreten hat, oder durch Verschulden des Beschädigten verursacht wurde. Die geklagte Eisenbahnunternehmung behauptet bloss, dass der Absturz des Johann N. von der Bremse durch sein eigenes Verschulden verursacht wurde, indem Johann N. seinen Bremssitz in der Absicht verliess, um herunterzusteigen und nach der Handlaterne zu greifen, hierbei jedoch ausglitt, herunterstürzte und unter die Räder des noch im Gange befindlichen Waggons gerieth.

Diese Behauptung bei der Bestreitung des Klägers zu erweisen, ist die geklagte Eisenbahnunternehmung jedoch nicht in der Lage.

Wenn die geklagte Eisenbahnunternehmung zur Erweisung des Verschuldens des Klägers sich darauf beruft, dass dieser allein, ohne dass jemand Anderer hierbei eingewirkt habe, auf dem Waggon die Bremse zu bedienen hatte, dass Johann N. nach dem Unglücksfalle, über die Ursache desselben befragt, hierüber nichts anzugeben im Stande war, dass N. erklärte, er könne niemandem ein Verschulden beimessen, es sei ein unglücklicher Zufall gewesen, wenn die Bahn sich darauf beruft, dass alles in instructionsmässiger Weise vor sich gegangen sei, dass die Schutzgeländer und die Fusstritte der Waggons in Ordnung waren u. s. w., so ergiebt sich aus allen diesen Umständen noch nicht mit zuverlässiger Bestimmtheit, dass der in Ausübung seines Dienstes verunglückte Bremser N. dieses Abstürzen, das hierdurch herbeigeführte Ueberfahrenwerden und die hierbei eingetretene Körperverletzung nur durch eigene Unvorsichtigkeit, durch eigenes Verschulden verursacht hat, wenn erwogen wird, dass N. ein instructionswidriges Benehmen in Abrede stellt, und dass die Eisenbahnunternehmung Thatsachen, welche das Selbstverschulden des N. in sich schliessen, nicht beweisen kann.

Bei nicht nachgewiesenem Verschulden des N. war im Sinne des citirten Gesetzes die Haftpflicht der geklagten Eisenbahnunternehmung auszusprechen.

Der O. G. H. bestätigte das oberlandesgerichtliche Urtheil.

Gründe:

Der Beweis der von der geklagten Gesellschaft aufgestellten Behauptung, dass N. instructionswidrig die Bremse verlassen habe und beim Herabsteigen gefallen sei, ist nicht gelungen, weil dem angeblichen, dem Ingenieur F. gemachten, von diesem im Protokolle vom 25. December 1891 niedergeschriebenen Geständnisse des Klägers: „Dass er wahrscheinlich beim Herabsteigen von der Bremse gefallen ist, während der Waggon noch langsam ging", beweiswirkende Kraft nicht beigemessen werden kann, weil der Kläger einige Stunden nach der Amputation seines Armes sich nicht im Zustande voller Besonnenheit befand.

Nach dem Gesetze vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, wird vermuthet, dass die Ereignung, durch welche die körperliche Verletzung des Klägers verursacht worden ist, durch Verschulden der Unternehmung eingetreten sei; es liegt daher

nicht dem Kläger ob, diejenige Ereignung, welche die Ursache seines Unfalles gewesen ist, aufzudecken und zu beweisen, vielmehr hat die Geklagte die Verpflichtung, die gesetzliche Vermuthung zu entkräften und das im vorliegenden Falle behauptete Verschulden des Klägers an der erlittenen Beschädigung zu beweisen.

Der aus der behaupteten Ordnungsmässigkeit des Verschiebens und der der genehmigten Type gemäss befundenen Beschaffenheit der Bremsvorrichtung bei dem Kohlenwaggon Nr. 2120 gezogene Schluss, dass der Kläger, dem die Handhabung der Bremse an diesem Waggon oblag, hierbei gegen die Instruction gehandelt haben müsse und dadurch selbst den Unfall verschuldet habe, ist kein ordnungsmässiger Beweis des Selbstverschuldens, schon deshalb nicht, weil nicht die Prämisse über allen Zweifel bewiesen ist, nämlich dass bei der Verschiebung des Zuges Nr. 557 vollkommen instructionsmässig vorgegangen wurde.

Nr. 39.

Haftung der Bahnanstalt für die Beförderung von Bahnarbeitern in zur Personenbeförderung nicht geeigneten Lowries. Für die Bemessung der Höhe des Schmerzensgeldes, haben nicht allein die Vermögensverhältnisse des Beschädigers zur Grundlage zu dienen.

(Entscheidung des O. G. H. vom 8. November 1894, Z. 11531; Bestätigung des Urtheiles des O. L. G. Lemberg vom 24. Juli 1894, Z. 16679; theilweise Abänderung des Urtheiles des K. G. als H. G. Sanok vom 5. Juni 1894, Z. 3201.)

Am 30. Mai 1888 verkehrte ein aus Anlass des Baues des zweiten Gleises mit Erde beladener Materialzug von der Station K. zur Abladestelle in der Richtung gegen L. Dieser Zug sollte nach seiner Entladung mit den dabei verwendeten Arbeitern nach der Station K. zurückgehen. Der Zug passirte diese Station in langsamer Fahrt und hielt erst hinter der Station bei dem Wechsel an, um vom ersten auf das vierte Gleise verschoben zu werden.

Zum Abladen des Materiales standen bei diesem Zuge mehr als 120 Arbeiter in Verwendung. Ungefähr die Hälfte derselben hat sich nach vollzogener Ausladung zu Fuss nach K. zurückbegeben. Der Zug bestand aus zwei gedeckten Güterwägen zur Beförderung der Arbeiter und aus 20 Lowries. Der erste unmittelbar hinter der Maschine eingereihte ge-

deckte Güterwagen durfte aus Sicherheitsrücksichten von den Arbeitern nicht besetzt werden. Es stand daher zur Rückbeförderung der bei dem Zuge verbliebenen 50 bis 60 Arbeiter nur ein einziger Güterwagen zur Verfügung. Derselbe hatte nur einen Fassungsraum für 40 Arbeiter. Die übrigen bestiegen daher die Lowries, von welchen das Absteigen notorisch äusserst unbequem und gefährlich ist.

Die bei dem Zuge in einem offenen Wagen (Lowry) befindliche, seit 18 Jahren bei der Eisenbahn beschäftigte Arbeiterin Victoria B. war gerade im Begriffe, vom Wagen abzusteigen, als das Aviso „fertig" und gleich darauf das Signal mit der Dampfpfeife erfolgte, und der Zug sich in Bewegung setzte, wobei sie eine schwere Beschädigung des rechten Fusses erlitt, und zwar nach dem ärztlichen Gutachten in dem Maasse, dass sie hierdurch zu ihrer Berufsthätigkeit für immer unfähig geworden ist.

Das K. G. als H. G. Sanok verurtheilte die geklagte Eisenbahn, und zwar im Wesentlichen mit der Begründung, weil dieselbe, respective ihr Personal

1. Die Arbeiter und darunter auch die Klägerin Victoria B. nicht verhinderte, die zur Personenbeförderung nicht geeigneten Lowries zur Rückfahrt zu benützen;

2. den Zug in der Station K. nicht anhalten liess, um die Arbeiter abzusetzen;

3. während des kurzen Anhaltens bei dem Wechsel die Arbeiter nicht verständigte, dass ihnen nicht gestattet sei, die Wagen zu verlassen, da die Verschiebung noch nicht beendigt wurde.

Der Klägerin Victoria B. wurde von der ersten Instanz zuerkannt, und zwar mit Rücksicht auf die erlittene schwere körperliche Beschädigung und die dabei ausgestandenen, sehr heftigen und lange anhaltenden Schmerzen anstatt des verlangten Schmerzensgeldes von 10.000 fl. nur ein solches von 4000 fl.; ferner dem Klagebegehren entsprechend als Verdienstentgang von dem Unfallstage an bis zum Tage der Klage (30. Mai 1888 bis 19. December 1890) 460 fl. 70 kr. zuzüglich 5 Procent Zinsen von dem letzteren Tage an gerechnet; dann vom Tage des Einbringens der Klage an bis zum Tage der Urtheilsfällung (5. Juni 1894) 546 fl. 10 kr. und fortab mit Rücksicht auf die dauernde Arbeitsunfähigkeit der Klägerin bis zu ihrem Tode je 50 kr. täglich für die Sommermonate und je 40 kr. täglich für die Wintermonate.

Das O. L. G. Lemberg setzte das Schmerzensgeld auf 1000 fl. und die Entschädigung für den Verdienstentgang vom Unfallstage an gerechnet auf 20 kr. täglich herab.

Der O. G. H. hat das Urtheil der zweiten Instanz bestätigt.

Gründe:

Das Begehren der Klägerin, dass nach dem Klagebegehren erkannt wurde, stellt sich nach Lage der das Klagebegehren theilweise abändernden untergerichtlichen Urtheile als ein ausserordentliches dar, und musste dieses wegen des stattgehabten Summarverfahrens nach § 51 des Gerichtshofdecretes vom 24. October 1895, J. G. B. Nr. 906, verworfen werden.

Im Uebrigen wird die Revisionsbeschwerde der Klägerin gegen das oberlandesgerichtliche Urtheil nur deshalb erhoben, weil mit demselben das angesprochene Schmerzensgeld von 10.000 fl. noch weiter, und zwar bis auf 1000 fl. herabgesetzt und der tägliche Erwerbsentgang pro 50 kr., respective 40 kr. auf 20 kr. herabgemindert wurde.

Die eingehende Prüfung der Processacten und insbesondere die nähere Beurtheilung der Ereignung, aus welcher die Klägerin ihre Ersatzansprüche ableitet, lassen die Ueberzeugung nicht gewinnen, dass das obergerichtliche Erkenntniss nicht gerechtfertigt wäre, insbesondere wenn erwogen wird, dass die Vermögensverhältnisse des Beschädigers nicht allein den Maassstab für die Höhe des gebührenden Schmerzensgeldes abzugeben haben, dass die Klägerin, was auch ohne eines Gutachtens Sachverständiger auf der Hand liegt, dadurch, dass sie durch die Verletzung und Verunstaltung ihres rechten Fusses zur Verrichtung ihrer vordem versehenen Taglohnarbeiten nicht mehr tauglich ist, ihre Erwerbsfähigkeit doch nicht gänzlich verloren hat, die Taglohnarbeiten, wie dies in den verschiedenen Hinderungsgründen liegt, nicht seltenen Unterbrechungen unterliegen, die Arbeitsfähigkeit der schon über 50 Jahre zählenden Klägerin mit Zunahme des Alters naturgemäss abnehmen muss und ihr eine Rente bis zu ihrem Lebensende zuerkannt worden ist.

Nr. 40.

Die zu Eisenbahnzwecken vorgenommene Expropriation bewirkt die Aufhebung sowohl der dinglichen als der obligatorischen, die enteigneten

Liegenschaften betreffenden Berechtigungen. Es bedarf daher nicht erst der Aufkündigung seitens des Enteignenden, um ein bezüglich des enteigneten Objectes bestehendes Pachtverhältniss zur Auflösung zu bringen.

(Entscheidung des O. G. H. vom 18. December 1894, Z. 14588; Bestätigung der Entscheidung des O. L. G. Brünn vom 24. October 1894, Z. 8384; Abänderung des Urtheiles des städt.-deleg. B. G. Brünn (Stadt) vom 28. September 1894, Z. 31909.)

Für die N.-Bahn wurden laut des Enteignungserkenntnisses der k. k. mährischen Statthalterei vom 3. October 1893, Z. 34647, mehrere Parcellen enteignet. Nach Bezahlung der hiefür entfallenden Entschädigungsbeträge wurden diese Parcellen der N.-Bahn ins Eigenthum übergeben.

Die erwähnten Parcellen waren von den Eigenthümern an den Kunst- und Handelsgärtner N. verpachtet, und die N.-Bahn kündigte demselben diesen Pacht auf, wogegen letzterer Einwendungen erhob.

Hierüber erkannte das städt.-deleg. B. G. Brünn (Stadt), unter Abweisung der Einwendungen die Aufkündigung als zu Recht bestehend. In der Begründung wird im Wesentlichen ausgeführt, dass die Enteignung sich bloss auf den Eigenthümer, nicht auch auf dritte Personen beziehe. Demnach werden Bestandverträge durch die Enteignung an sich nicht aufgehoben. Da die Enteignung eine erzwungene Veräusserung sei, so finden die Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches bezüglich der Bestandverträge, insbesondere § 1120 a. b. G. B. Anwendung, wonach der Bestandnehmer dem neuen Eigenthümer nach gehöriger Aufkündigung weichen müsse.

Ueber Appellation des Klägers änderte das O. L. G. Brünn das erstrichterliche Erkenntniss ab, gab den Einwendungen des N. statt, und erkannte die Aufkündigung der N.-Bahn als nicht zu Recht bestehend.

Gründe:

Der Ansicht des ersten Richters, wonach durch die zwangsweise Enteignung nur die Rechte des Eigenthümers und dinglich Berechtigter, keineswegs aber jene bloss obligatorisch Berechtigter, wie des Bestandnehmers, sohin Bestandverträge nicht aufgehoben werden, sondern vom Enteigner im Sinne des § 1120 a. b. G. B. aufgekündigt werden müssen, kann nicht beigepflichtet werden, wenn erwogen

wird, dass nach dem Enteignungsgesetze durch die Zwangsenteignung die weit stärkeren, mit realer Sicherheit ausgestatteten dinglichen Rechte erlöschen. Schon hieraus ist der Schluss berechtigt, dass die weit schwächeren, auf einem obligatorischen Verhältnisse zwischen dem Eigenthümer und einem Dritten beruhenden Bestandrechte durch die zwangsweise Enteignung ipso jure aufgehoben werden.

Jeder Zweifel in dieser Richtung muss aber durch die Bestimmung des § 5 des citirten Gesetzes behoben werden, worin es heisst, dass bei Ermittlung der Entschädigung auch auf jene Nachtheile Rücksicht zu nehmen ist, welche Nutzungsberechtigte, Gebrauchsnehmer, Bestandnehmer durch die Enteignung erleiden und deren Vergütung dem Enteigneten obliegt, und dass auch § 25, Absatz 4, für solche dinglich nicht gesicherte Rechte Vorkehrungen bei Ermittlung der Entschädigungssumme trifft. Hieraus folgt, dass auch im vorliegenden Falle durch die zu Eisenbahnbetriebszwecken durchgeführte Enteignung mehrerer Parcellen die Pachtrechte des N. erloschen waren und daher eine gerichtliche Aufkündigung eines bereits erloschenen Bestandvertrages an sich unstatthaft erscheint und die enteignende N.-Bahn zu einer solchen Aufkündigung nicht activ und N. nicht passiv legitimirt ist. Deshalb muss die Aufkündigung unbedingt aufgehoben werden, sobald nicht von der N.-Bahn der Beweis erbracht wird, dass das Pachtverhältniss zwischen ihr als Eigenthümerin und dem früheren Pächter N. vertragsmässig fortgesetzt wurde. Diesen Nachweis sucht nun die N.-Bahn durch den Hinweis auf ihre gerichtliche Eingabe de praes. 13. März 1894, in welcher sie dem Gerichte zur Kenntniss bringt, dass sie die in Rede stehenden Parcellenantheile vor dem 1. Februar 1895 nicht occupiren werde, sowie durch den Hinweis darauf zu erbringen, dass N. diese Pachtstücke auch über den 1. April 1894 hinaus benützt habe und noch benütze. Allein weder durch jene Eingabe, noch durch die weitere Benützung, wenn dieselbe auch wirklich stattgefunden hätte, wurde der Bestandvertrag zwischen der N.-Bahn und dem N. begründet. Jene Eingabe bezweckte offenbar nichts anderes, als das Gutachten der Sachverständigen in Bezug auf die für N. ausgemittelte Entschädigungssumme zu paralysiren. Ebenso wenig lässt die auf dem Besitzübernahms-Protokolle vom 8. Juni 1894 schliesslich gemachte Bemerkung über den Fortbestand des Pachtverhältnisses zwischen den

bisherigen Eigenthümern der Parcellen und dem N. einen Schluss zu auf das Bestehen eines Bestandvertrages zwischen der N.-Bahn und dem N., da diese Bemerkung eines Eintrittes der N.-Bahn in dieses Verhältniss gar nicht erwähnt und sich ebenso gut auch auf das Rechtsverhältniss des N. in Bezug auf die dem Enteigneten verbliebenen Parcellenantheile beziehen kann.

Der O. G. H. verwarf die Revisionsbeschwerde der Geklagten unter Hinweis auf die richtige Begründung des obergerichtlichen Urtheiles und bemerkte, dass in der von der Geklagten an das städt.-deleg. B. G. Brünn (Stadt) erstatteten Anzeige de praes. 13. März 1894 ein dem N. gestellter Antrag, mit ihr das zwischen ihm und dem Enteigneten bestandene Pachtverhältniss fortzusetzen, nicht enthalten ist, der Inhalt dieser Eingabe vielmehr zeigt, dass sie die rechtliche Existenz eines solchen Verhältnisses negirt hat.

Nr. 41.

Eine an die Verwaltung einer Eisenbahnunternehmung gerichtete allgemeine Aufforderung, betreffend das in künftigen Fällen einzuhaltende Vorgehen, ist keine Entscheidung oder Verfügung der Verwaltungsbehörde im Sinne des § 2 des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876.

(Entscheidung des V. G. H. vom 22. December 1894, Z. 5042.)

Aus Anlass einer von einem Wiener Blatte gebrachten Nachricht, wonach seitens der Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriksgesellschaft, welcher die Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Lieferung von 200 Kohlenwagen übertragen hatte, die bezüglichen Räderpaare theils als Scheibenräderpaare vom Bochumer Verein, theils als solche nach System Hönigswald von Hoerdl beschafft worden waren, hat das k. k. Handelsministerium mit dem Erlasse vom 11. März 1893, Z. 23845 bemerkt,, dass dieser Vorgang der Bestimmung des § 8 der Allerhöchsten Concessionsurkunde für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Januar 1886, R. G. Bl. Nr. 7, im vorliegenden Falle bezüglich der Räder nicht entspreche, und hat, um zu verhindern, dass die bezogene Bestimmung der Conces.ionsurkunde auch weiterhin illusorisch gemacht werden könnte, die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aufgefordert, künftighin bei Bestellungen, „welche unter die obige Concessionsbestimmung fallen, sich im voraus der

Provenienz des zur Verwendung gelangenden Materiales zu versichern und hiervon jeweilig bei Erstattung der Vergebungsanträge an das Ministerium Mittheilung zu machen".

Gegen diesen Erlass führte die Kaiser Ferdinands-Nordbahn Beschwerde vor dem V. G. H.

Der V. G. H. wies die Beschwerde als unbegründet ab.

Gründe:

Die Beschwerde erklärt, sich der Prüfung der Richtigkeit der Rechtsanschauungen über Umfang und Bedeutung des § 8 der citirten Concessionsurkunde zu enthalten, ist jedoch der Anschauung, dass die am Schlusse des angefochtenen Erlasses ergangene Aufforderung weder in der Concessionsurkunde, noch im Gesetze eine Grundlage finde, und stellt das Begehren um Aufhebung jenes Theiles des angefochtenen Erlasses, mit welchem die vorgedachte Aufforderung an die Beschwerdeführerin gerichtet wurde.

Der V. G. H. hatte daher auch nur den letzten Absatz des angefochtenen Erlasses in Erwägung zu ziehen, vermochte aber in demselben eine Entscheidung oder Verfügung einer Verwaltungsbehörde, wie sie der § 2 des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, im Auge hat, nicht zu erblicken.

Denn die in Frage stehende Aufforderung stellt sich ihrem klaren Wortlaute nach nur als eine an die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gerichtete allgemeine Weisung darüber dar, wie sich diese in künftigen Fällen bei Anschaffungen der unter die Bestimmung des § 8 der bezogenen Concessionsurkunde fallenden Materialien zu benehmen habe.

Erst wenn aus Anlass eines concreten Falles die in dem fraglichen Auftrage gelegenen Anforderungen an die Beschwerdeführerin gestellt werden dürfen, könnte es sich um eine Verfügung der im § 2 des bezogenen Gesetzes gedachten Art, um eine Verfügung nämlich handeln, durch welche sich die Beschwerdeführerin in ihren Rechten verletzt erachtet halten könnte; bis dahin aber kann von einer Rechtsverletzung keine Rede sein, und war demnach die Beschwerde als unzulässig abzuweisen.

Entscheidungen ungarischer Gerichte.

Nr. 42.

Die Thatsache allein, dass eine vom Aufgeber eines im Rollen befindlichen Gutes getroffene Verfügung nicht am selben Tage von der Bahn weiter geleitet wurde, genügt nicht, um die Ersatzpflicht der Bahn für das verspätete Eintreffen der Verfügung zu begründen. Es muss vielmehr, um die Ersatzpflicht der Bahn zu begründen, der Beweis erbracht werden, dass die Weiterleitung der Verfügung bei ordnungsmässigem Geschäftsgang noch an demselben Tage möglich gewesen wäre. Zulässigkeit der Weiterleitung der Verfügung im Wege der Umkartirungsstation.

(Entscheidung der königl. Curie vom 23. Februar 1894, Z. 91 ex 1893; Abänderung der Entscheidung der Budapester königl. Tafel vom 7. Februar 1892, Z. 206 ex 1892; Bestätigung des Urtheiles des VI. Bezirksgerichtes in Budapest vom 21. December 1891, Z. 41540.)

Karl K. klagte die königl. ungarischen Staatseisenbahnen auf Ersatz des Betrages von 75 fl. 65 kr. wegen verzögerter Weiterleitung einer Verfügung, welche die Abgabe von Sendungen an einen anderen als den frachtbriefmässigen Adressaten betraf.

Das Budapester königl. Bezirksgericht wies den Kläger mit seinem Begehren ab und verurtheilte denselben zur Bezahlung der Processkosten von 24 fl.

Gründe:

Der Kläger giebt an, dass er am 20. October 1890, betreffs der laut beiliegender Frachtbriefe aufgegebenen Waaren verfügt habe, dass dieselben in K. dem Adressaten nicht ausgefolgt werden sollen. Die Geklagte hat aber erst am 21. October 1890 im Wege der Station W. verfügt, dass die in Rede stehenden Waaren in K. dem Adressaten nicht ausgefolgt werden sollen. Durch die verspätete Ausführung der klägerischen Verfügung erlitt der Kläger einen Schaden von 75 fl. 65 kr., weil der durch die Aufgabsstation verfasste und abgeschickte Brief in K. zu spät, und zwar erst

anlangte, als die Waaren dem Adressaten schon ausgefolgt waren. Wohl ist es richtig, dass der Kläger die Verfügung getroffen hat, dass, wenn es anders nicht möglich wäre, er die telegraphische Disposition verlange; aber bei dieser bedingungsweise gestellten Verfügung überliess er die Wahl der Einsicht des Stationschefs, welche Art und Weise er für die Expedition entsprechend hält. Wenn also der Stationschef laut seiner persönlichen Ueberzeugung die briefliche Disposition für zweckmässig befand, kann Geklagte hiefür umsoweniger verantwortlich sein, als der Stationschef nur in dem Falle ein Versäumniss begangen hätte, wenn er trotz der bestimmten Forderung des Klägers brieflich und nicht telegraphisch die Verfügung weiter geleitet hätte.

Weiters war noch über die Frage zu entscheiden, ob der Stationschef dadurch, dass er die ihm am 20. October 1890 übermittelte Disposition erst am 21. October auf die Post gab, und diese nicht direct an die Station K., sondern an die Station W. richtete, nicht ein Versäumniss begangen hatte? In dieser Richtung erkennt das Gericht kein Versäumniss, weil der Kläger am 20. October 1890 Vormittag den Stationschef wegen der Disposition ersucht hat. In Berücksichtigung der starken Inanspruchnahme des Stationschefs und des Umstandes, dass die Concipirung, das Abschreiben, die Expedition und Aufgabe eines Briefes eine längere Zeit beansprucht, muss die Absendung des recommandirten Briefes am 21. October als zu rechter Zeit geschehen betrachtet werden.

Die Expedition des Briefes durch die Station W. geschah ebenfalls reglementsmässig, weil die Verrechnung der Sendung ab B. nach K. im Wege der Station W. geschah und die Station B. denselben Weg wählen musste, über welchen die Sendung verrechnet war.

Die Budapester königl. Tafel hat das erstrichterliche Urtheil abgeändert und hat die Geklagte zur Bezahlung des Betrages von 75 fl. 65 kr., dann 6 Procent Zinsen vom 16. Februar 1891, sowie zur Tragung der Processkosten von 67 fl. verurtheilt.

Gründe:

Kläger stützt seine Klage auf jenes Versäumniss des Stationschefs von B., dass derselbe seine Disposition nicht telegraphisch, sondern im Wege eines recommandirten Briefes

der Abgabsstation mittheilte; weiters, dass er den recommandirten Brief nicht am Tage seiner Reclamation, d. i. am 20. October 1890, sondern erst am folgenden Tage, d. i. am 21. October, und auch damals nicht direct, sondern im Wege der Station W. an die Abgabsstation K. abgehen liess; infolge dessen kam die Disposition des Klägers erst am 24. October 1890 Nachmittag in der Bestimmungsstation K., d. i. verspätet an, denn an demselben Tage Vormittag war die Waare dem Adressaten ausgefolgt worden. Der Umstand, dass der Stationschef die Disposition des Klägers mittelst eines recommandirten Briefes an die Bestimmungsstation K. abgehen liess und nicht telegraphisch verfügte, bildet seitens des Stationschefs kein Versäumniss, weil durch die Aussage der Zeugen bewiesen ist, dass der Kläger nur die Kosten eines recommandirten Briefes, nicht aber eines Telegrammes dem Stationschef zur Verfügung gestellt hat. Jedoch hat derselbe ein Versäumniss damit begangen, dass er die am 20. October 1890 erhaltene Disposition nicht noch am selben Tage, sondern erst am folgenden, d. i. am 21. October 1890, auf die Post gegeben hat, weil ähnliche Dispositionen der Natur der Sache nach und der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes entsprechend unverzüglich zu effectuiren sind. Andererseits behauptet Geklagte nicht, und noch weniger führt sie den Beweis, dass der Stationschef in der unverzüglichen Expedition der klägerischen Disposition gehindert worden wäre. Nachdem die Geklagte nicht behauptet, dass der die Disposition enthaltende Brief in K. später als in der Zeit des gewöhnlichen Postdienstes angekommen ist, muss angenommen werden, dass das Dispositionsschreiben nur aus dem Grunde in K. verspätet anlangte, weil dasselbe nicht am 20., sondern erst am 21. October auf die Post gegeben wurde; andererseits wäre, wenn der Brief mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes schon am 20. October auf die Post gegeben worden wäre, derselbe am 23. October in K. bestimmt angelangt und der Ausfolgung der Waare an den Adressaten wäre am 24. October vorgebeugt, und der Kläger vor Schaden bewahrt worden. In Anbetracht dessen, dass somit der Schaden durch das Versäumniss des Angestellten der Geklagten entstand, musste dieselbe zur Tragung des Schadens verurtheilt werden.

Die königl. ungarische Curie hat auf Grund der Appellation der Geklagten das Urtheil der Budapester königl.

Tafel abgeändert, das erstrichterliche Urtheil wieder hergestellt und den Kläger zur Tragung der Processspesen und Appellationsgebühren verurtheilt.

Gründe:

Das zweitrichterliche Urtheil hat in seiner Begründung richtig ausgeführt, dass der Stationschef von B. nicht verpflichtet war, die Disposition des Aufgebers auf telegraphischem Wege zu expediren, dass er also dadurch, dass er auf brieflichem Wege seine Verfügung weiter geleitet, kein Versäumniss begangen hat. Aber auch aus dem Grunde, weil die klägerische Disposition erst am 21. October 1890 auf die Post gegeben wurde, kann die Verpflichtung der Geklagten zum Schadenersatz nicht anerkannt werden. Es wäre Pflicht des Klägers gewesen, die seiner Klage zu Grunde liegenden Umstände, somit auch den Umstand zu beweisen, dass seine briefliche Disposition noch am Tage der Uebergabe weiter befördert werden konnte. Die Beweisführung hierüber hat aber der Kläger nicht einmal versucht; insbesondere hat er nicht bewiesen, dass er seine Disposition am 20. October 1890 in einer solchen Tageszeit den Stationschef übermittelte. dass dieser den recommandirten Brief noch an demselben Tage befördern konnte. In dieser Hinsicht kann die Aussage des Zeugen Johann R. nicht in Betracht gezogen werden, und zwar aus dem Grunde, weil er in dieser Angelegenheit über seine eigene Handlung aussagt. Endlich kann der Umstand. dass der Stationschef von B. die Disposition nach K. nicht direct, sondern im Wege der Station W. weiter befördert hat, nicht die Verurtheilung der Geklagten begründen; denn die Waare wurde laut Aufgabsrecepisse über W. nach K. expedirt, und der Stationschef in B. konnte zur Zeit der klägerischen Disposition nicht wissen, ob die Waare die Station W. verlassen hat. Im Gegentheile hat der Stationschef in B. im Interesse des Klägers gehandelt, als er seine Disposition zuerst der Station W. mittheilte, denn im Falle, dass die Waare bei der Ankunft des Briefes noch dort gelagert wäre, wären die Transportspesen der Waare von W. nach K. für den Kläger erspart worden. Uebrigens hat der Kläger keinen Beweis dafür geliefert, das seine briefliche Disposition dadurch, dass dieselbe zuerst an den Stationschef zu W. abgegeben wurde, eine Verspätung erlitten habe.

Nr. 43.

Nichthaftbarkeit der Eisenbahn für eine körperliche Verletzung, welche sich eine reisende Frauensperson dadurch zuzieht, dass sie aus unbegründeter Beunruhigung über das Benehmen des zum Zwecke der Fahrkartenrevision in das Coupé eingetretenen Conducteurs die Thürschnalle erfasst und bei dieser Gelegenheit infolge Oeffnens der von aussen nicht verschlossenen Thüre herausstürzt.

(Entscheidung der königl. Curie vom 16. Mai 1894, Z. 11503 ex 1894; Bestätigung des Urtheiles des Szegediner königl. Gerichtstafel vom 29. August 1893, Z. 5126 ex 1893; Aufhebung des Urtheiles des Szabadkaer königl. Gerichtshofes vom 18. April 1893, Z. 9222 ex 1893.)

David G. und dessen Gattin Katharina G. in Sz. belangten die Localeisenbahnen des Comitates B. als Erstgeklagte und die Direction der königl. ungarischen Staatsbahnen als Zweitgeklagte auf Zahlung von Heilungskosten per 1626 fl. 48 kr. und einer Jahresrente von 1040 fl. als Schadenersatz für eine Verletzung, welche sich die zweite Klägerin dadurch zugezogen habe, dass sie während einer Eisenbahnfahrt am 3. Februar 1890, durch das verdächtige Benehmen des zur Billetrevision in das Coupé eingetretenen Conducteurs beunruhigt, zur Coupéthüre zueilte, die Schnalle derselben erfasst habe und bei dieser Gelegenheit herausgestürzt sei.

Der königl. Gerichtshof Sz. hat die Klage der Erstgeklagten gegenüber abgewiesen.

Dagegen hat dieser Gerichtshof die Schadenersatzverpflichtung der Zweitgeklagten gegenüber anerkannt und dieselbe verpflichtet, den Klägern 1411 fl. 98 kr. Curkosten und der zweitgenannten Klägerin bis zu ihrem Ableben eine mit 360 fl. festgestellte Jahresrente zu bezahlen, und zwar die Curkosten und die seit dem 13. Februar 1890 bis Ende April 1893 bereits fällig gewordenen Raten der Jahresrente, d. i. 1156 fl. unter 15 Tagen, die von diesem Zeitpunkte an fällig werdende Jahresrente aber in monatlichen Raten im vorhinein am ersten Tage eines jeden Monates. Mit der übersteigenden Forderung wurden die Kläger auch der Zweitgeklagten gegenüber abgewiesen.

Gründe:

Im Sinne des § 1 des Gesetzartikels 18 ex 1874 haftet die Eisenbahnunternehmung für die bei dem Eisenbahnbetriebe entstandenen Verletzungen. Der Eisenbahnbetrieb ist daher diejenige Handlung, aus welcher das Gesetz die dort bestimmte

grössere Haftung feststellt, woraus folgt, dass die Haftung das den Betrieb besorgende Unternehmen belastet, und wenn dieses Unternehmen nicht zugleich auch der Bahneigenthümer ist, belastet den Bahneigenthümer die Haftung nicht. — Nachdem aber bei der Verhandlung die Kläger nicht in Abrede stellten, dass die Erstgeklagte bloss Eigenthümerin der Bahn ist, während den Betrieb die Zweitgeklagte führt, mussten die Kläger mit ihrer gegen die Erstgeklagte gerichteten Klage abgewiesen werden.

Was die Schadenersatzverpflichtung der Zweitgeklagten gegenüber betrifft, so ist die Argumation derselben unrichtig, als ob die den Gegenstand der Klage bildende Verletzung nicht unter die Verfügung des Gesetzartikels 18 ex 1874 fallen würde, weil dieselbe nicht ein durch die Betriebsfunction verursachter Schaden sei und ist auch die Vergleichung des vorliegenden Falles mit einem auf der Eisenbahn verübten Mord unrichtig, durch welche die Zweitgeklagte zu dem Schlusse kommt, dass der vorliegende Fall ebenso wenig wie ein Mord unter das fragliche Gesetz falle. Das Gesetz macht nämlich nicht für die durch den Eisenbahnverkehr verursachten, sondern für die bei dem Eisenbahnbetriebe erlittenen Verletzungen die Unternehmung verantwortlich; es verlangt daher nicht, dass die Ausübung des Betriebes als Ursache, als nothwendige Folge die Verletzung verursacht habe, sondern es hat mit Rücksicht auf die mit dem Eisenbahnbetriebe naturgemäss verbundene grössere Gefahr als bei der gewöhnlichen Verfrachtung eine besondere Verantwortung für alle solche Verletzungen festgestellt, welche während der Verfrachtung die verfrachtete Person treffen können; dass aber die Verantwortung in der Regel sich dennoch nicht auf den auf der Eisenbahn verübten Mord erstreckt, ist darin gelegen, weil der Mord in der Regel die unabwendbare Handlung einer dritten Person ist und als solche durch das Gesetz ausdrücklich von jenen Verletzungen ausgenommen wird, für welche das Eisenbahnunternehmen verantwortlich ist.

Demnach ist, nachdem es erwiesen ist, dass die zweitgenannte Klägerin am 13. Februar 1890 von dem Zuge der durch die Zweitgeklagte betriebenen Eisenbahn herabgefallen ist und sich laut des Augenscheines schwer verletzt hat, rücksichtlich der Feststellung der Verantwortung der Zweitgeklagten eine entscheidende Frage, ob einer der drei

Umstände obwalte, respective durch die Zweitgeklagte erwiesen ist, welche im Gesetze texative als solche angeführt sind, welche die Verantwortlichkeit des Eisenbahnunternehmens ausschliessen?

Aus den Aussagen der durch die Kläger aufgerufenen Zeugen Julius H., Frau S. und Frau V. kann nicht festgestellt werden, dass die zweite Klägerin aus dem durch sie occupirten Coupé, während der schnellen Fahrt des Zuges auszusteigen versucht, und dass ihr Herausfallen dies verursacht habe und kann dies deshalb nicht festgestellt werden, weil die zwei letzteren Zeugen nicht auf Grund ihrer eigenen Wahrnehmungen, sondern auf Grund der Erzählung des Conducteurs Ludwig A. ausgesagt haben, dessen Unzulässigkeit zur Zeugenausgabe in diesem Processe der königl. Gerichtshof mit Bescheid Z. 2164/893 bereits ausgesprochen hat. Rücksichtlich der Umstände des Herabfallens beschränkt sich der Angabe der Kläger gegenüber die Vertheidigung der Zweitgeklagten darauf, dass sie leugnet, dass der Conducteur Ludwig A. der zweiten Klägerin gegenüber ein solch verdächtiges Benehmen an den Tag gelegt habe; welches in der zweiten Klägerin eine gerechtfertigte Furcht erregt haben würde, und behauptet die Zweitgeklagte, dass die zweite Klägerin trotzdem ungerechtfertigt erschrocken, zur Coupéthür gegangen sei und die Schnalle erfasst habe; dies seien aber solche Handlungen, durch welche sie ihre Verletzung selbst verursacht habe. Nachdem die Zweitgeklagte den der Klage zu Grunde liegenden Sachverhalt im Uebrigen nicht in Abrede stellt, musste rücksichtlich der Umstände des Herabfallens das in der Klage Vorgebrachte, mit Ausnahme des sich auf das verdächtige Benehmen des Conducteurs Bezughabenden, für erwiesen angenommen werden, und ist, da sich die Zweitgeklagte auf Grund des Vorhandenseins einer vis major oder einer unabweislichen Handlung einer dritten Person gar nicht vertheidigt, die Frage bloss die, ob, wenn die zweite Klägerin als Eisenbahnreisende ohne Grund erschrocken ist und in ihrer Furcht um Hilfe zu rufen, zu der an der Seite des Waggoncoupés sich öffnenden Thüre tritt und deren Schnalle erfasst, sie einen solchen Fehler begangen habe, welcher in dem Schlusssatze des § 1 des Gesetzartikels 18 ex 1874 bezeichnet ist? Entschieden nein; denn diese fragliche Handlung der zweiten Klägerin an und für sich ist keine solche, welche die Gefahr des Heraussturzes aus dem Coupé als naturgemässe Folge

nach sich ziehen würde, und kann daher diese Handlung von Seite der zweiten Klägerin zu einem solchen Verschulden nicht qualificirt werden, welches, für sich genommen, das Hinausfallen und somit die Verletzung verursacht habe.

Demzufolge musste die Schadenersatzverpflichtung der Zweitgeklagten umsomehr festgestellt werden, weil zum Vorhandensein dieser Verpflichtung das öfters bezogene Gesetz nicht verlangt, dass das schuldbare Versäumniss oder die Handlung der Organe der Eisenbahnunternehmung bewiesen werde, und ist daher — den Fall der vis major ausgenommen — das Eisenbahnunternehmen auch für den blossen Zufall verantwortlich.

Was die Höhe des Schadenersatzes betrifft, so besteht der Schadenersatz im Sinne des § 2 des bezogenen Gesetzes im Falle einer körperlichen Verletzung aus den Heilungskosten und aus der Entschädigung des aus der Arbeitsunfähigkeit oder Verringerung der Erwerbsfähigkeit entstandenen Vermögensnachtheiles. Die Kläger machen ihre Forderung auch unter diesen Titeln geltend; von den unter dem Titel der Heilungskosten aufgerechneten Posten sind durch die Aussagen der Zeugen Alexander K. und Mathias S. die Apothekerkosten per 52 fl. 48 kr. processordnungsgemäss erwiesen, diese mussten daher zugeurtheilt werden. Der Betrag der ärztlichen Gebühren wurde, wenn durch die Aussagen der Zeugen Mathias S. und Jacob E. auch für bewiesen angenommen wurde, dass dieselben in dem in der Klage aufgerechneten Betrage ausbezahlt wurden, nur in dem, durch den einvernommenen Sachverständigen angegebenen Betrage zugesprochen, weil die ärztliche Honorirung in Ermangelung eines festgestellten Tarifes, Gegenstand der freien Vereinbarung ist, und kann daher der Verletzte, wenn er freiwillig dem Arzte mehr zahlt, als er nach der gewöhnlichen Entlohnung zu zahlen hätte, den Ersatz dieser Mehrausgabe rechtlich von dem nicht fordern, welcher ihm für die Curkosten verantwortlich ist; dem zufolge wurden die für die Operation aufgerechneten 150 fl. anerkannt, während der für die ärztlichen Visiten aufgerechnete Betrag auf 204 fl. herabzusetzen war, ebenso musste das, für die Assistenz aufgerechnete Honorar auf 25 fl., das für die Visiten aufgerechnete Honorar auf 42 fl. herabgemindert werden. Die unter dem Titel „Pflegerin" und „Curbad" aufgerechneten 368 fl. und 500 fl. übersteigen laut dem Gutachten der Sachverständigen die

nothwendigen Beträge nicht, andererseits aber ist die wirkliche Verwendung der Pflegerin durch Zeugen nachgewiesen, während die Nothwendigkeit des Curbades durch das Gutachten der einvernommenen Aerzte als Sachverständigen bewiesen ist.

Die unter dem Titel „Rollsessel", „Krücken" etc. aufgerechneten Kosten per 30 fl. konnten nicht zuerkannt werden, weil rücksichtlich derselben bloss die Aussage eines Zeugen vorliegt. Von den eingeklagten Curkosten waren also zuzuerkennen: *a*) Das Honorar des Arztes S. 354 fl.; *b*) das Honorar des Arztes E. 137 fl. 50 kr.; *c*) Apothekerkosten 52 fl. 48 kr. *d*) Pflegerin 368 fl.; *e*) Heilbäder 500 fl., zusammen 1411 fl. 98 kr., wogegen die Klage rücksichtlich, der diesen Betrag übersteigenden Curkosten abgewiesen werden musste. Der unter dem Titel der Erwerbsunfähigkeit, respective Verringerung der Erwerbsfähigkeit verlangte Schadenersatz musste ebenfalls zugeurtheilt werden, weil rücksichtlich seiner Wahrheit durch Zeugen und das Gutachten der durch den Gerichtshof einvernommenen Sachverständigen (Aerzte) erwiesen ist, dass die zweite Klägerin zu einer mit Bewegung verbundenen Beschäftigung unfähig ist; die Kläger verlangen unter diesem Titel in zweifacher Richtung Schadenersatz, nämlich dafür, dass die zweite Klägerin die Haushaltung führte und nunmehr zur Haltung eines Dienstboten gezwungen ist, und dafür, dass sie auch im Geschäfte ihres Mannes angestellt war und durch einen Gehilfen ersetzt werden muss. Durch die Aussagen der Zeugen ist erwiesen, dass die Klägerin die Haushaltung führte, und dass sie ihren Gatten zeitweise im Geschäfte unterstüzte. Die Sachverständigen geben die jährlichen Kosten der Haltung eines Dienstbotens und eines Geschäftsangestellten mit 160 fl., beziehungsweise 720 fl. an. Mit Rücksicht aber darauf, dass die zweite Klägerin für sich allein die vollständige Thätigkeit einer Person in der Haushaltung nicht ausfüllen könnte und zugleich auch die vollständige Thätigkeit einer Person im Geschäfte, können obige Beträge den Klägern nicht zur Gänze zugesprochen werden. Mit Berücksichtigung einerseits dessen, dass die zweite Klägerin zur Vollführung der gewöhnlich mit Bewegung verbundenen Haushaltungsagenden ungeeignet ist und sie demnach zur Substituirung der in der Haushaltung bethätigten Arbeit einen Dienstboten nothwendigerweise halten muss, andererseits aber mit Rücksicht darauf, dass auch laut der Aussage der oben benannten Zeugen die zweite Klägerin in dem Geschäfte ihres Mannes

nur zeitweise, ihren Mann substituirend mitgewirkt hat, und dass sie den eventuell bloss auf einem Platze auszuübenden Theil der Aufsicht und der Controle auch noch jetzt zu verrichten im Stande ist, wurde der aus der Verringerung der Arbeitsfähigkeit entspringende Schadenersatzbetrag in den ganzen Kosten der Haltung eines Hausdienstboten und über dieselben in dem vierten Theile der Kosten eines Geschäfts angestellten festgesetzt, was nach der Berechnung der Sachverständigen zusammen 360 fl. ausmacht.

Die Szegediner königl. Gerichtstafel hat denjenigen in Appellation gezogenen Theil des erstrichterlichen Urtheiles, laut welchem die Klage der Erstgeklagten gegenüber abgewiesen wurde, bestätigt, denjenigen Theil des Urtheiles aber, laut welchem die Kläger verpflichtet wurden, der Erstgeklagten 52 fl. 50 kr. Processkosten zu bezahlen, ferner denjenigen Theil desselben, laut welchem die Schadloshaltungsverpflichtung der Zweitgeklagten festgestellt und die Zweitgeklagte verpflichtet wurde, den Klägern 1411 fl. 98 kr. Curkosten und bis zum Ableben der Zweitgeklagten 360 fl. als Jahresrente und 175 fl. 25 kr. Processkosten in der im Urtheile bestimmten Art und Zeit zu bezahlen, abgeändert, und auch der Zweitgeklagten gegenüber die Klage ganz abgewiesen und die Processkosten gegenseitig aufgehoben.

Gründe:

Derjenige appellirte Theil des erstrichterlichen Urtheiles, laut welchem der Erstgeklagten gegenüber die Klage abgewiesen wurde, wurde aus den im Urtheile diesbezüglich angeführten zutreffenden Gründen bestätigt; dagegen musste der appellirte andere Theil des Urtheiles aufgehoben und die Klage auch der Zweitgeklagten gegenüber abgewiesen werden. Laut dem in der Klage vorgebrachten Thatbestande wollte nämlich die zweite Klägerin am 13. Februar 1890 in der Früh auf der Station Z. der durch die königl. ungarische Staatseisenbahn betriebenen Localeisenbahn des B.-Comitates auf die von Z. nach S. führende Linie übersteigen und hat ihr der Conducteur (Ludwig A.) noch vor dem Läuten ein Damencoupé angeboten, welches sie sich aber mit dem Bemerken anzunehmen weigerte, dass sie allein nicht gerne reisen wolle. Der Conducteur hat aber die zweite Klägerin in das angebotene Damencoupé mit der Beschwichtigung, dass er dort auch noch andere Passagiere placiren werde, hinein-

gegeben, und ist der Zug weggefahren, ohne dass der Conducteur in jenes Coupé noch einen anderen Passagier gegeben hatte. Kurz darauf trat der Conducteur in den an der Seite sich öffnenden Waggon, zog die Thür nach sich zu, übernahm die Fahrkarte und coupirte dieselbe.

Bei dieser Gelegenheit machte die zweite Klägerin dem Conducteur Vorwürfe, dass der Wagen kalt sei und dass er trotz seines Versprechens in das Coupé keinen anderen Passagier gegeben habe. Hierauf untersuchte der Conducteur den Wärmeapparat und liess das Fenster des Waggons neben dem Sitzplatze der zweiten Klägerin herunter, zog es wieder hinauf, trat dann zurück und blickte die zweite Klägerin starr an, sah dann bei dem Fenster hinaus, zog dasselbe auf und liess es wieder herunter, während allen diesen Manipulationen starre Blicke auf die zweite Klägerin werfend. Wie nun die zweite Klägerin angiebt, wirkte das Thun und Lassen des Conducteurs auf sie furchterregend, was noch der Umstand steigerte, dass der Conducteur auf ihr wiederholtes Befragen: „Was er denn wolle?" und „Weshalb er sich nicht aus den Wagen entferne?" nicht antwortete, sondern fortwährend seinen starren Blick auf sie wandte. Hierauf erfasste die zweite Klägerin in ihrer Angst die zugemachte Thürschnalle des Waggons, um durch die Fensteröffnung des Waggons um Hilfe zu rufen, der Conducteur erfasste hierauf den Kragen des Pelzes der zweiten Klägerin, worauf die Angst die zweite Klägerin derart übermannte, dass sie, ihr Bewusstsein verlierend, von dem fahrenden Zuge aus dem Waggon zwischen Z. und A. hinausfiel und einen solch schweren Beinbruch und sonstige Beschädigungen erlitt, dass sie, obwohl sie ein Jahr und 13 Tage hindurch ununterbrochen unter ärztlicher Behandlung war, ihre Erwerbs- und Arbeitsfähigkeit verloren hat. Die Zweitgeklagte leugnete, dass die Verletzung der zweiten Klägerin bei dem Eisenbahnbetriebe geschehen sei, beziehungsweise dass der eingetretene Unfall mit dem Betriebe der Eisenbahn in Verbindung gebracht werden könnte. Die Zweitgeklagte bewies den von der Angabe der Klägerin abweichenden Thatbestand nicht.

Die den klägerischen Angaben zuwiderlaufenden, theils zu Lasten der Klägerin und respective zum Nachweise des Vorgehens des Conducteurs dienenden Zeugenaussagen der Zeugin Frau V. und der Frau Stefan S. können deshalb nicht als Beweis wirken, weil diese Zeugen den Thatbestand haupt-

sächlich aus der Angabe des interessirten Conducteurs schöpfen.

Der Zeuge Julius H. sagt zwar aus eigener Erfahrung aus, dass er, da er in dem unmittelbar anstossenden Coupé reiste, es gehört habe, als die zweite Klägerin geschrien habe, „dass sie in diesem Coupé nicht bleibe, weil es dort kalt sei," und auch jene Antwort des Conducteurs hörte: „Jetzt kann man nicht aussteigen, weil der Zug fährt", worauf er sofort die zweite Klägerin und den Conducteur aus dem Waggon herausfallen sah. Aus der alleinstehenden Aussage dieses Zeugen können aber diejenigen zwischen der zweiten Klägerin und dem Eisenbahnconducteur vorgefallenen Facten nicht festgestellt werden, welche dem Unfalle vorangegangen sind; auch der Umstand unterliegt keinem Zweifel, dass der eingetretene Unfall bei dem Eisenbahnbetriebe erfolgt ist, weil selbst laut dem durch die Zweitgeklagte angenommenen Thatbestande die Verletzung der zweiten Klägerin mit der bei der Controlirung der Eisenbahnkarte durch den Conducteur entwickelten Thätigkeit im Zusammenhange gestanden ist. Es ist daher jene Einwendung der Geklagten unbegründet, dass der eingetretene Unfall der Ausfluss eines solchen zufälligen Geschehnisses war, wegen dessen sie im Sinne des Gesetzartikels XVIII ex 1874 eine Verantwortung nicht treffen würde. Doch ist auch aus dem durch die zweite Klägerin vorgebrachten Thatbestande zweifellos, dass der Fall, welcher die Verletzung verursachte, von der zweiten Klägerin dadurch veranlasst wurde, dass sie von ihrem Platze aufgestanden, die Schnalle der Thür des Waggons (welche der Conducteur nach sich zugemacht hat) angefasst hat und dass sie bei der demzufolge aufgemachten Waggonthür damals, als sie der Conducteur zurückhalten wollte und bei ihrem Pelzkragen erfasste, vermöge ihres eigenen Körpergewichtes nach voraus fiel. Um so zweifelloser ist der Umstand, dass der Fall ausschliesslich Ausfluss der Handlung der zweiten Klägerin war, weil die zweite Klägerin während des Verlaufes des ganzen Processes es selbst nicht behauptet hat, dass ausser dem von ihr bereits vorgebrachten Vorgehen der Eisenbahnconducteur irgend welche Thätlichkeit gegen sie ausgeübt haben würde, dass sie infolge dessen aufzustehen und zur Waggonthür zu gelangen bemüssigt gewesen wäre. Unter so bewandten Umständen ist daher zu entscheiden, ob die dem Conducteur zugeschriebenen Handlungen, dass er die Klägerin gegen ihren

Willen in ein Coupé allein placirte, seine starren Blicke, das wiederholte Auf- und Zumachen der Waggonfenster, das Verbleiben des Conducteurs im Waggon trotz der Aufforderung zusammengenommen von solcher Natur seien, welche auf die Klägerin den begründeten einschüchternden Eindruck ausübten, dass dem Conducteur gegenüber ihre Lebens- oder Körpersicherheit gefährdet sei, eventuell dass die obigen Handlungen bei einer Frau einem Manne gegenüber den Verdacht einer das weibliche Gefühl verletzenden bösen Absicht mit Recht erwecken konnten und ob demzufolge das oben bezeichnete Vorgehen der zweiten Klägerin vor dem Falle begründet war? Abgesehen davon, dass laut dem Thatbestande des Processes (z. B. laut der Aussage des Julius H.) auch in dem anstossenden Coupé Reisende waren; und daher die Klägerin zufolge der angeblichen einschüchternden Handlungen des Conducteurs eventuell auch die Hilfe der Reisenden des nächsten Coupés hätte in Anspruch nehmen können und dass selbst im Falle der Einschüchterung es nicht begründet war, dass die Klägerin ohne jede logische Folgerung zum Zwecke des Aussteigens sich zur Thür gestellt und deren Schnalle ergriffen hat, sind in dem Benehmen des Conducteurs auch nicht Handlungen zur Einschüchterung wahrzunehmen, und zwar weder in Betreff der Gefährdung der Sicherheit des Lebens oder des Körpers, noch betreffs des weiblichen Gefühles, und zwar schon deshalb nicht, weil das Verfahren des Conducteurs nur die Untersuchung des Heizapparates, nur das Auf- und Zumachen der Waggonfenster bezweckte, weil er hierbei die zweite Klägerin gar nicht berührt hat, die Sicherheit des Körpers oder des Lebens der zweiten Klägerin sonach nicht gefährden konnte; das starre Anblicken allein und dass der Conducteur den Waggon der zweiten Klägerin nicht verlassen hatte, kann mit Rücksicht darauf, dass die Klägerin gar nicht behauptet, dass der Conducteur eine solche Handbewegung oder einen solchen Schritt gemacht habe, welcher wenigstens als unzweifelhaftes Zeichen der Absicht zu einer Thätlichkeit hätte dienen können, ebenfalls nicht als Grund der Einschüchterung der zweiten Klägerin angenommen werden.

Auch der Umstand ändert an der Sache nichts, dass der Conducteur der Klägerin schon früher ein leeres Damencoupé aufgemacht hat, respective dass er sie trotz ihres Protestes allein im Coupé gelassen habe, denn dieser Umstand könnte

auch nur dann als Ursache der begründeten Furcht dienen, wenn der Conducteur mit demselben gegen die zweite Klägerin irgend einen auf eine Thätlichkeit hinzielenden Schritt unternommen haben würde.

Aus all dem ergiebt sich zweifellos, dass der eingetretene Unfall eine causale Folge der übertriebenen Nervosität und des vorschriftswidrigen Benehmens der zweiten Klägerin, somit ihres eigenen Verschuldens war. Im Sinne des § 1 des Gesetzartikels XVIII ex 1874 ist aber die Eisenbahngesellschaft für einen, zufolge eines eingetretenen Unfalles entstandenen Schaden nicht haftbar, wenn die betreffende Beschädigung eine Folge des eigenen Verschuldens des Beschädigten war. Die Kläger mussten daher mit ihrer Klage abgewiesen werden.

Die königl. ungarische Curie hat das Urtheil des zweiten Gerichtes bestätigt.

Gründe:

Der § 1 des Gesetzartikels XVIII ex 1874 bestimmt, dass in dem Falle, wenn jemand bei dem Eisenbahnbetriebe sein Leben verliert oder eine körperliche Beschädigung erleidet, das Unternehmen für den Schaden verantwortlich ist, ausser wenn dasselbe beweist, dass der Tod oder die körperliche Verletzung durch eigenes Verschulden des Getödteten oder Verletzten verursacht ist. Demgemäss belastet die Beweisführung zwar die Zweitgeklagte, diese hat aber dieser ihrer Beweisverpflichtung Genüge geleistet, weil mit dem in der Klage angegebenen Thatbestande selbst und mit den Angaben der zweiten Klägerin bewiesen ist, dass damals, als die zweite Klägerin schwere körperliche Verletzungen erlitten hat, beim Betriebe kein Verschulden vorkam, sondern den Schaden das eigene Verschulden der zweiten Klägerin verursacht hat. Die zweite Klägerin nämlich ist, wie dies aus der Klage und Replik hervorgeht, eine nervöse Frau. welche sich fürchtet, allein in einem Coupé zu reisen; sie ist, als der Conducteur ihre Fahrkarte prüfte und über ihre Beschwerde auch den Wärmeapparat in Ordnung brachte, über den starren Blick des Conducteurs, sowie darüber, dass er auf ihre Frage nicht antwortete, sowie dass er sich auf ihre Aufforderung nicht sofort entfernt hat, erschrocken, hat sich aus der Kette der auf natürliche Ursachen zurückführbaren einzelnen Vorfälle Schreckbilder gemacht, ist von ihrem

Sitzplatze aufgestanden und hat die Schnalle der sich nach aussen öffnenden, nicht verriegelten Thür angepackt, ihrer Behauptung nach, um Hilfe zu rufen, nach Aussage des Zeugen Julius H. aber, welcher das Aufschreien der zweiten Klägerin gehört hat, dass sie in diesem Coupé nicht bleibt und die Antwort des Conducteurs: „Man kann jetzt nicht aussteigen, denn der Zug fährt," in der Absicht das Coupé zu verlassen, die Thür aufgemacht und ist, obzwar sie der Conducteur zurückzuhalten bemüht war, mit diesem zusammen von dem Waggon hinabgestürzt. Bei diesem Thatbestande ist es offenbar, dass das Verschulden in der Persönlichkeit der zweiten Klägerin selbst und in ihrem Verhalten liegt, indem sie sich ohne triftigen Grund der Gefahr des Hinausfallens ausgesetzt hat, wobei dem Conducteur auch der Umstand als Verschulden nicht zur Last gelegt werden kann, dass er die Thür mit dem äusseren Verschlusse nicht absperrte, weil es nicht vorgeschrieben ist, dass der Conducteur bei der Kartenrevision die Thür zu verriegeln hat, weil das Hinausfallen auch nicht erfolgte, als der Conducteur den Wärmeapparat untersuchte, sondern als der Conducteur bei der Thür Stellung genommen hat, um laut des Zeugen Julius H. das Coupé zu verlassen, und die zweite Klägerin ihm nachzufolgen im Begriffe war, woran sie der Conducteur mit Wort und That verhindern wollte. Demzufolge wurde das Urtheil des zweiten Gerichtes aus den von ihm ausgeführten Gründen bestätigt.

Nr. 44.

Derjenige, welcher gegen das Verbot des Bahnwächters mit thätlicher Bedrohung desselben seinen bespannten Wagen über die Schienen treiben will, begeht das Verbrechen der Gewaltthätigkeit gegen Behörden (§ 165 St. G. B.), welches nur beim Vorhandensein überwiegend mildernder Umstände als Vergehen qualificirt werden kann.

(Entscheidung der königl. Curie vom 12. Juni 1894, Z. 4166; Abänderung der Entscheidungen der königl. Tafel Szegedin vom 19. Februar 1894, Z. 199, und des königl. Gerichtshofes N.-Kikinda vom 23. November 1893, Z. 5520.)

Ein Kutscher wollte mit seinem bespannten Wagen kurz vor der Ankunft des Zuges durch den offenen Schranken über die Schienen fahren, woran er vom Bahnwächter zurückgehalten wurde, dem er deshalb einen Schlag mit der

Peitsche versetzen wollte, den der Wächter aber mit seiner Signalscheibe auffing.

Der königl. Gerichtshof in N.-Kikinda sprach den sich mit seiner Trunkenheit entschuldigenden Kutscher deshalb frei, weil der Schranken offen stand, dem Bahnwächter, obzwar dieser den Pferden in die Zügel fiel, kein Uebel zugestossen ist, er auch keinen Schlag erhielt, und der Zug noch rechtzeitig angehalten werden und der Kutscher noch vor demselben über die Schienen fahren konnte.

Die königl. Tafel in Szegedin erklärte diese Handlung des Kutschers als eine Uebertretung gemäss Gesetzartikel XL ex 1879, betreffend die strafbaren Uebertretungen, weil der offene Wegübergang den Kutscher zwar zum Glauben veranlassen konnte, dass das Hinüberfahren gestattet sei, er aber durch den Widerstand gegen das Verbot des Bahnwächters und angesichts des herannahenden Zuges die körperliche Sicherheit nicht nur des Bahnwächters, sondern auch der Reisenden gefährdete, daher eine strafbare Handlung beging, welche sich nicht als Gewaltthätigkeit, sondern nur als Nichtbeachtung behördlicher Anordnungen darstellt.

Die königl. Curie hat den Kutscher des Vergehens der öffentlichen Gewaltthätigkeit schuldig erklärt, obwohl eben diese Gefährdung der körperlichen Sicherheit ein erschwerendes Moment des von ihm verübten Verbrechens der Gewaltthätigkeit gegen behördliche Organe, als welches der Bahnwächter anzusehen ist, bilden würde. Mit Rücksicht auf die vielen mildernden Umstände, insbesondere das Offenlassen des Wegüberganges und die Trunkenheit des Angeklagten, wurde seine That mit einer zweimonatlichen Gefängnisshaft bestraft, daher gemäss § 20 und 92 St.-G diese That nur als Vergehen qualificirt.

Nr. 45.

Die Constatirung einer während des Transportes erfolgten Beschädigung der Waare ist nicht bloss eine innere Administrations-Angelegenheit der Eisenbahn, sondern eine dem § 71 des Eisenbahnbetriebsreglements und dem Frachtvertrage entspringende Verpflichtung; daher sind die von der Eisenbahnverwaltung über den Schaden aufgenommenen Constatirungs- und Zeugenvernehmungs-Protokolle als eine gemeinschaftliche Urkunde anzusehen.

(Entscheidung der königl. Tafel in Budapest vom 28. August 1894, Z. 2769; Bestätigung des Bescheides des königl. Gerichtshofes Budapest vom 9. Februar 1894, Z. 1174 ex 1894.)

In einem Processe wurde die Verwaltung der königl. ungarischen Staatsbahnen wegen des Schadens, welchen ein Transport von edlen Pferden auf ihren Linien genommen hat, auf die Summe von 10.860 fl. und 799 Francs 15 Centimes sammt Nebengebühren als Schadenersatz geklagt. Mit einer Nebenklage hat der Kläger die Herausgabe des Schadens-Constatirungsprotokolles, dann der über die Vernehmung der Zeugen und der Bahnbediensteten aufgenommenen Protokolle, endlich das Gutachten der Thierärzte von den Staatsbahnen verlangt, was die Direction verweigerte.

Der königl. Gerichtshof in Budapest gab diesem Begehren aus nachstehenden Motiven Folge:

Die vom Kläger verlangten Urkunden mussten sachgemäss zu dem Zwecke aufgenommen worden sein, dass dieselben beiden Parteien als Beweismittel dienen. Nachdem die geklagte Eisenbahnverwaltung angegeben hat, dass alle diejenigen Personen über den fraglichen Schadenfall vernommen wurden, welche hiervon Kenntniss haben konnten, so müssen diese, sowie die Schaden-Constatirungsprotokolle als gemeinsame Urkunden angesehen und gemäss § 188 der Civilprocessordnung dem Kläger von der Geklagten abschriftlich ausgefolgt werden.

Unter gleichzeitiger Sistirung der Verhandlung über die Hauptklage selbst wird die Bahnverwaltung verpflichtet, innerhalb der (bestimmten) Präclusivfrist diese Urkunden dem Kläger zu behändigen, widrigens der von ihm angegebene Inhalt derselben als wahr angenommen werden müsste. Die gleiche Erwägung gilt auch bezüglich des vom Kläger ebenfalls verlangten thierärztlichen Gutachtens. Endlich musste die Bahnverwaltung als sachfällig in die klägerischen Kosten verurtheilt werden.

Die königl. Tafel hat den erstrichterlichen Bescheid aus dessen Motiven und mit dem Beifügen bestätigt, dass die Gemeinschaftlichkeit der verlangten Constatirungs- und Zeugenvernehmungsprotokolle schon aus § 71 des Eisenbahnbetriebsreglements hervorgeht, welchem zufolge das Ergebniss der Feststellung von Beschädigungen den Betheiligten über ihr Verlangen schriftlich mitzutheilen ist.

Nr. 46.

Die Eisenbahnunternehmungen sind ausnahmslos, daher auch ihren eigenen Angestellten gegenüber, für alle jene Schäden verantwortlich, welche

dadurch verursacht wurden, dass jemand beim Eisenbahnbetriebe eine Körperverletzung erlitten hat. Unter dem Begriffe von vis major sind unabwendbare Elementarereignisse, Hochwasser, Bergsturz u. dgl., nicht aber gewöhnliche, abwendbare Unfälle zu verstehen. Beim Vorkommen eines Unfalles hat die Eisenbahnunternehmung bezüglich der daraus entstandenen Schäden den Beweis zu führen, dass derselbe nicht durch ein Verschulden ihres Personales herbeigeführt wurde; es genügt daher nicht, dass demselben keine strafbare Handlung zur Last fällt, welche eine strafgerichtliche Untersuchung zur Folge gehabt hätte.

(Entscheidung der königl. Curie vom 3. November 1894, Z. 5296; Bestätigung des Urtheiles der königl. Tafel in Budapest vom 6. März 1894, Z. 13361 ex 1893; Abänderung des Urtheiles des königl. Gerichtshofes Budapest vom 17. October 1893, Z. 21729.)

Auf einer ungarischen Strecke der Südbahngesellschaft entgleiste ein Lastzug, indem ein zu leicht beladener Wagen aus den Schienen kam; der auf demselben befindliche Bremser sprang herab, gerieth unter die Räder des folgenden mitgerissenen Wagens und erlitt eine schwere Beschädigung, welche ihn zur weiteren Dienstleistung untauglich machte.

Obzwar ihm von der Gesellschaft das Krankengeld, die Heilungskosten und die statutenmässige Pension gewährt wurde, so klagte derselbe doch auf Schmerzensgeld und eine solche höhere Jahresrente, von welcher er mit seiner Familie leben könne.

Der königl. Gerichtshof in Budapest wies diese Ansprüche mit der Begründung ab, dass dem unmittelbar nach dem Unfalle aufgenommenen Protokolle zufolge derselbe weder durch die Beschaffenheit des Bahnkörpers, noch durch ein Verschulden des Zugspersonales verursacht wurde, daher als vis major anzusehen sei, während der Kläger durch das Herabspringen vom Wagen selbst an seiner Verunglückung Schuld trägt. Nachdem ihm die Bahnanstalt die Vergütung seiner Krankheitskosten geleistet und ihm die den Statuten entsprechende Pension gewährt hat, könne er keine weiteren Ansprüche stellen, umsoweniger, als er zur dienenden Classe gehört, deren Familie zu ihrer Erhaltung mitarbeiten muss. Schliesslich könne auch die geringere Belastung des entgleisten Waggons nicht als Ursache der Entgleisung angenommen werden, weil die Ausladung aus demselben nur eine theilweise und im Betriebe nothwendige war, welche für sich allein den Unfall nicht bewirken konnte, weil solche Entladungen auf Zwischenstationen, ohne

weitere Zuladungen, ein gewöhnliches Vorkommniss beim Lastzugsverkehr bilden.

Die königl. Tafel in Budapest hob dieses Urtheil mit der Weisung an die erste Instanz auf, gemäss Gesetzartikel XVIII ex 1874 (betreffend die Verantwortlichkeit der Eisenbahnen für die durch dieselben verursachten Todesfälle oder körperlichen Verletzungen) die volle Entschädigung des Klägers zu bemessen.

In der Motivirung wird ausgeführt, dass, abgesehen von der Glaubwürdigkeit des fraglichen, durch Bedienstete der geklagten Bahn aufgenommenen Protokolles, schon der Umstand, dass ein unabwendbares Ereigniss, welches die Entgleisung verursacht hätte, weder von der Bahn behauptet, noch weniger nachgewiesen wurde, für sich allein genügend ist, diesen Unfall als die Folge einer vis major nicht anzusehen.

Es möge dahingestellt bleiben, ob wirklich die geringere Belastung eines Wagens dessen Entgleisung bewirken könne und derselbe nicht vielmehr durch die vor- und nachfolgenden Wagen im Gleise festgehalten wird. Die Bahn hätte, wie im citirten Gesetze vorgeschrieben ist, den Nachweis führen müssen, dass der Unfall durch eine vis major oder eine unabwendbare Handlung eines Dritten oder endlich durch das eigene Verschulden des Klägers verursacht wurde. Als solches kann ein Herabspringen vom Wagen nicht gelten, da er auf seine eigene Rettung Bedacht nehmen musste. Da endlich das citirte Gesetz ausdrücklich die Angestellten der Eisenbahn in den gleichen Schutz wie andere Verunglückte nimmt, so kann das ihm schon von der Bahn Gewährte nur in die von ihr zu leistende Entschädigung eingerechnet werden.

Die königl. Curie hat das letztere Urtheil aus dessen Motiven bestätigt.

Nr. 47.

Der Beweis über das Vorhandensein eines der im Gesetzartikel XVIII ex 1874, betreffend die Verantwortlichkeit für die durch Eisenbahnen verursachten Todes- oder körperlichen Beschädigungsfälle vorgesehenen Thatumstände behufs der Feststellung der Schadenersatzpflicht ist bei dem competenten Civilgerichte zu erbringen. Eine diesbezügliche Entscheidung der politischen Behörde und des Strafgerichtes ist daher von dem Civilgerichte nur insoweit zu berücksichtigen, als solche mit den im gesetzlichen Verfahren bei dem Civilgerichte erbrachten Beweismitteln nicht in Widerspruch steht.

(Entscheidung der königl. Curie vom 13. December 1894, Z. 4909; Bestätigung des Urtheiles der königl. Tafel in Raab vom 14. Februar 1894, Z. 608; Abänderung der Entscheidung des königl. Gerichtshofes Komorn vom 22. November 1893, Z. 3854.)

Ein Bremser der königl. ungarischen Staatsbahnen gerieth in einer ihrer Stationen beim Verschieben der Wagen unter die Räder und verschied infolge der erlittenen Beschädigungen. Seine Witwe klagte die Direction der genannten Bahnen auf eine Lebensrente von monatlich 26 fl. 90 kr., eventuell auf das derselben entsprechende Capital.

Mit diesem Begehren wurde sie vom königl. Gerichtshofe in Komorn aus folgenden Gründen abgewiesen:

Gemäss der Verkehrsinstruction für das Begleitungspersonal der königl. ungarischen Staatsbahnen und deren Vorschriften zur Wahrung der persönlichen Sicherheit für den executiven Eisenbahndienst ist es dem zum An- oder Auskuppeln der Wagen beorderten Organe nie gestattet, zwischen die Wagen zu treten oder unter die Puffer zu kriechen, wenn die an- oder auszukuppelnden Wagen nicht bereits zum Stehen gebracht wurden, und nur dann ist ihm gestattet, das Zeichen zur Verschiebung zu geben, wenn seine diesfälligen Agenden vollständig beendet sind und ein solcher Bediensteter aus seiner früheren Stellung zwischen den Wagen bereits hervorgetreten ist. Nun wurde durch die strafgerichtlichen Acten dargethan, dass der verunglückte Bremser vor seinem Tode erklärt hat, er sei zwischen die sich in Bewegung befindlichen Wagen getreten, habe die Ankuppelung der Wagen besorgt und wollte, ohne deren Stillstand abzuwarten, aus seiner Lage zwischen den rollenden Wagen hervortreten, worauf er an den mit Eis überdeckten Schienen ausgeglitten und unter die Räder gerathen sei, welche ihm die Füsse zerschmetterten. Diese Umstände werden noch durch zwei Zeugenaussagen bestätigt. Allerdings soll nach einer weiteren Vorschrift in der angeführten Instruction bei den Wagenverschiebungen ein Aufsichtsorgan vorhanden sein, welches die nothwendigen Anordnungen zu ertheilen hat, wann die Wagen in Bewegung gesetzt und ebenso wann dieselben zum Stillstand gebracht werden sollen; aber der Verunglückte musste diese Vorschrift sehr wohl kennen und hat die Unterlassung verschuldet, dass er ohne die Anwesenheit eines solchen Organes die Aus- und Ankuppelung besorgen wollte, und ist er, ohne

selbst ein Zeichen zum Stillstehen der Wagen zu geben, während dieselben in Bewegung waren, hervorgekrochen.

Gemäss Gesetzartikel XVIII ex 1874 sind die Eisenbahnen für den Tod oder die körperliche Verletzung eines Menschen nicht verantwortlich, wenn derselbe an seiner Verunglückung selbst Schuld trägt, oder eine vis major oder das unabwendbare Verschulden eines Dritten hiervon die Ursache ist. Nun ist den oben erwähnten Umständen zufolge erwiesen, dass der Gatte der Klägerin, welcher den Dienst eines Bremsers versah, seinen Tod selbst verschuldet hat, weil selbst die Anwesenheit des Aufsichtsorganes diesen Todesfall nicht abgewendet hätte, indem derselbe dadurch herbeigeführt wurde, dass der Bremser während des Rollens der Wagen unter denselben hervorgekrochen ist und die Schlüpfrigkeit der mit Eis überdeckten Schienen, somit die Möglichkeit des Ausgleitens den Verunglückten zur Vorsicht hätte mahnen müssen. Demgemäss musste die Witwe mit ihrer Entschädigungsklage abgewiesen werden. Die Kosten wurden aber deshalb gegenseitig aufgehoben, weil die Umstände, welche die Verantwortlichkeit der Eisenbahnen für einen Unfall aufheben, gemäss § 1 des citirten Gesetzes im ordentlichen Rechtswege erwiesen werden müssen, was von der geklagten Direction der ungarischen Staatsbahnen nicht geschah, daher die Entschädigungsklage der Witwe nicht als jeden Grundes entbehrend angesehen werden kann.

Die königl. Tafel in Raab hob dieses Urtheil auf und wies den Gerichtshof in Komorn an, über den Entschädigungsanspruch der Klägerin ein meritorisches Erkenntniss zu fällen. In den Motiven wird ausgeführt, dass weder das über diesen Todesfall vom Oberstuhlrichteramt aufgenommene Protokoll, noch die strafgerichtliche Freisprechung der bei diesem Unfalle beschäftigt gewesenen Bediensteten die Befreiung der geklagten Eisenbahn von ihrer gesetzlichen Verantwortlichkeit begründen könne. Die Aussagen der Zeugen nämlich constatiren nicht mit Bestimmtheit, dass dieselben bei dem Unglücksfalle zugegen gewesen und die Unachtsamkeit und das Verschulden des Getödteten selbst wahrgenommen haben; ihre Aussage ist, selbst wenn von ihrer Bedenklichkeit als Bedienstete der geklagten Bahn abgesehen wird, ganz irrelevant.

Dasselbe gilt auch von der zu Protokoll gegebenen Erklärung des Verunglückten vor seinem Verscheiden, da er von körperlichen und seelischen Schmerzen gefoltert, sich

nicht ungetrübten Sinnes äussern konnte und vielmehr angenommen werden muss, dass er in einer solchen Stimmung alles das einfach bejahte, was ihm die für ihre eigene Entlastung bedachten Eisenbahnbediensteten vorgaben.

Die königl. Curie hat das obergerichtliche Urtheil aus folgenden Gründen bestätigt:

Der Freispruch des Strafgerichtes kann zwar ebenso wenig als der Bescheid des Stuhlrichteramtes bei der civilgerichtlichen Beurtheilung des Entschädigungsanspruches unberücksichtigt bleiben, doch dürfen beide Erkenntnisse nicht mit den im ordentlichen Rechtswege zu pflegenden Erhebungen im Widerspruche stehen. Solche sind im vorliegenden Rechtsstreite aber gar nicht gepflogen worden, vielmehr sind gegen die diesen Erkenntnissen zu Grunde gelegten Thatumstände gewichtige Zweifel im civilgerichtlichen Verfahren aufgetaucht, daher dieselben nicht geeignet sind, einen zur Befreiung der Eisenbahn von ihrer Verantwortlichkeit im Gesetze vorgesehenen Thatumstand zu constatiren. Vielmehr geht aus den contradictorischen Verhandlungen und den Beweisaufnahmen hervor, dass die Verschiebung der Wagen nicht mit der erforderlichen Vorsicht und unter der unerlässlichen Controle, daher vorschriftswidrig erfolgt ist, somit der beklagenswerthe Unfall nicht durch die Unachtsamkeit des Verunglückten allein, sondern durch das Verschulden der Bediensteten der geklagten Eisenbahn verursacht wurde, daher ihre Einwendungen nicht die gesetzliche Vermuthung zu entkräften vermögen, dass der Unfall durch die Eisenbahn selbst hervorgerufen wurde.

Nr. 48.

Die Direction der königl. ungarischen Staatbahnen und deren Betriebsleitungen sind in strafrechtlicher Beziehung als Behörden anzusehen. Gemäss dem § 227 des ungar. Str.-Ges. begeht derjenige das Delict der falschen Anschuldigung, welcher einen Anderen vor einer Behörde einer strafbaren Handlung wissentlich und fälschlich beschuldigt, oder gegen ihn wissentlich falsche Verdachtsgründe oder Beweise erdichtet oder herstellt.

(Entscheidung der königl. Curie vom 18. December 1894, Z. 1777; Abänderung der Entscheidung der königl. Tafel und des königl. Gerichtshofes in Grosswardein.)

In einer Station der königl. ungarischen Staatsbahnen wurde über Antrag des Vorgesetzten ein ihm unterstehender

Bediensteter wegen mehrerer Ordnungswidrigkeiten entlassen. Dessen Vater erstattete nun bei der betreffenden Betriebsleitung die Anzeige, dass diese Entlassung wohl auf Betreiben dieses Vorgesetzten erfolgt sein müsse, weil letzterer nicht mehr so viele Geschenke von ihm als früher erhalten habe. Die hierüber von der Direction eingeleitete Disciplinaruntersuchung ergab die Fälschlichkeit der Anzeige.

Die infolge dessen von der königl. Staatsanwaltschaft erhobene Anklage gegen den Vater des Entlassenen wegen falscher Anschuldigung wurde vom königl. Gerichtshofe in Grosswardein mit der Motivirung zurückgewiesen, dass die Direction der königl. ungarischen Staatsbahnen und noch weniger deren Betriebsleitung als eine Behörde anzusehen sind, da unter einer solchen nur die Gerichte und politischen Verwaltungsstellen, nicht aber eine Eisenbahndirection anzusehen ist, wenn dieselbe auch die dem Staate gehörigen Bahnen verwaltet, sonst müsten auch die Directionen der Privatbahnen als Behörden gelten, was doch unzulässig wäre.

Fühlt sich der gedachte Vorgesetzte durch die Anzeige in seiner Ehre gekränkt, so stehe es ihm frei, die Ehrenbeleidigungsklage anzustrengen.

Dieses Erkenntniss wurde von der königl. Tafel in Grosswardein einfach bestätigt, von der königl. Curie aber dahin abgeändert, dass der Angeklagte des Vergehens der falschen Anschuldigung schuldig erklärt und zu fünf Tagen Gefängniss und zu 5 fl. Geldbusse und zur Tragung der Kosten verurtheilt wurde.

In der Begründung wird ausgeführt, dass der Angeklagte überwiesenermaassen von der Grundlosigkeit seiner Anzeige überzeugt sein musste, dass er hierdurch die Disciplinaruntersuchung gegen den von ihm Verdächtigten veranlasst hat, und dass er hierbei nur von rachsüchtigen Motiven geleitet wurde. Die Strafe wurde mit Rücksicht auf die bisherige Unbescholtenheit des Anzeigers auf das geringste Maass herabgesetzt. Endlich muss die Direction der königl. ungarischen Staatsbahnen schon der Autorität des Staates wegen, dessen Bahneigenthum sie verwaltet, als eine Behörde angesehen werden, zumal dieser Direction das Recht des Disciplinarverfahrens gegen die Angestellten der Staatsbahnen eingeräumt wurde und deren Disciplinarerkenntnisse unter Umständen auch inappellabel sein können.

Register.

I. Chronologisches Register der Judicate.

A. Oesterreichische Judicate.

O. G. H.	10. Januar	1894, Z. 149	Nr. 1,	Seite	3
V. G. H.	18. „	1894, „ 261	„ 2,	„	6
„	22. „	1894, „ 3650	„ 3,	„	9
Wr. Bagatellgericht in Handelssachen	6. Februar	1894, „ 4787	„ 4,	„	10
O. G. H.	7. „	1894, „ 1107	„ 5,	„	13
Wr. Bagatellgericht in Handelssachen	23. „	1894, „ 92762 . . .	„ 6,	„	16
Wr. Bagatellgericht in Handelssachen	26. „	1894, „ 11424 . . .	„ 7,	„	18
O. G. H.	8. März	1894, „ 2707	„ 8,	„	20
V. G. H.	10. „	1894, „ 907	„ 9,	„	27
O. G. H.	20. „	1894, „ 3290	„ 10,	„	29
Wr. Bagatellgericht in Handelssachen	20. „	1894, „ 114423 . . .	„ 11,	„	30
V. G. H.	21. „	1894, „ 1100	„ 12,	„	32
O. G. H.	21. „	1894, „ 2817	„ 13,	„	35
V. G. H.	5. April	1894, „ 1375	„ 14,	„	37
„	18. „	1894, „ 1536	„ 15,	„	40
„	25. „	1894, „ 1473	„ 16,	„	43
O. G. H.	17. Mai	1894, „ 6069	„ 17,	„	45
„	23. „	1894, „ 6170	„ 18,	„	47
Wr. Bagatellgericht in Handelssachen	26. „	1894, „ 17381 . . .	„ 19,	„	50
O. G. H.	30. „	1894, „ 6556	„ 20,	„	53
„	28. Juni	1894, „ 6482	„ 21,	„	56
„	10. Juli	1894, „ 7388	„ 22,	„	65
„	11. „	1894, „ 7912	„ 23,	„	70
„	17. „	1894, „ 8519	„ 24,	„	79
O. L. G. Wien	17. „	1894, „ 9697	„ 25,	„	80
O. G. H.	24. „	1894, „ 8930	„ 26,	„	82
„	25. „	1894, „ 8976	„ 27,	„	83
Wr. Bagatellgericht in Handelssachen	21. August	1894, „ 58511 . . .	„ 28,	„	86

O. G. H.	5.	Septemb.	1894,	Z. 9553	Nr. 29,	Seite 89
O. L. G. Wien	19.	„	1894,	„ 13032 . . .	„ 30,	„ 97
V. G. H.	20.	„	1894,	„ 3460	„ 31,	„ 100
O. G. H.	23.	„	1894,	„ 10452 . . .	„ 32,	„ 102
V. G. H.	1.	October	1894,	„ 4333 ex 1893	„ 33,	„ 105
O. L. G. Brünn	10.	„	1894,	„ 7329	„ 34,	„ 108
O. G. H.	11.	„	1894,	„ 9891	„ 35,	„ 112
„	16.	„	1894,	„ 12494 . . .	„ 36,	„ 117
O. L. G. Wien	17.	„	1894,	„ 9413	„ 37,	„ 119
O. G. H.	17.	„	1894,	„ 10658 . . .	„ 38,	„ 123
„	8.	November	1894,	„ 11531 . . .	„ 39,	„ 126
„	18.	December	1894,	„ 14588 . . .	„ 40,	„ 128
V. G. H.	22.	„	1894,	„ 5042	„ 41,	„ 131

B. Ungarische Judicate.

Königl. Curie	23.	Februar	1894,	Z. 91 ex 1893 .	Nr. 42,	Seite 135
„ „	16.	Mai	1894,	„ 11503 . . .	„ 43,	„ 139
„ „	12.	Juni	1894,	„ 4166	„ 44,	„ 149
„ Tafel Budap.	28.	August	1894,	„ 2769	„ 45,	„ 150
„ Curie	3.	November	1894,	„ 5296	„ 46,	„ 152
„ „	13.	December	1894,	„ 4909	„ 47,	„ 154
„ „	18.	„	1894,	„ 1777	„ 48,	„ 156

II. Register der citirten Stellen aus Gesetzen und Verordnungen.

A. Oesterreichische Gesetze und Verordnungen.

Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (kaiserl. Patent vom 1. Juni 1811, J. G. S. Nr. 496):
- Kundmachungspatent Abs. VI, S. 87, 88.
- § 5, S. 87, 88.
- § 44, S. 4.
- § 71, S. 6.
- § 91, S. 4, 5, 62.
- § 92, S. 5.
- § 139, S. 3, 6.
- § 141, S. 3, 6.
- § 143, S. 3, 5, 6.
- § 323, S. 84.
- § 339, S. 84, 86 (daselbst irrig § 39 citirt).
- § 1120, S. 129.
- § 1293, S. 5, 99.
- § 1294, S. 123.
- § 1295, S. 5.
- § 1297, S. 64, 123.
- § 1301, S. 123.
- § 1302, S. 22, 25, 65, 123.
- § 1304, S. 15, 22, 25, 65.
- § 1310, S. 65.
- § 1311, S. 122, 123.
- § 1320, S. 17, 104.
- § 1323, S. 3, 5.
- § 1324, S. 3, 5, 122, 123.
- § 1325, S. 6, 15, 21, 22, 25, 36, 55, 58, 60, 61, 64, 74, 75, 96, 99, 122.
- § 1326, S. 6, 15, 22, 23, 26, 62.
- § 1327, S. 4, 5, 6, 22, 55, 58.

§ 1331 und § 1332, S. 65.
§ 1402, S. 25.
§ 1487, S. 87.
§ 1489, S. 98, 99, 100.
Allgemeines Handelsgesetzbuch vom 17. December 1862, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1863:
Artikel 271, S. 33, 35.
„ 272, S. 79, 113/115.
„ 289, S. 13.
„ 392, S. 68.
„ 408, S. 52.
Einführungsgesetz:
§ 38, S. 79, 113, 115.
Eisenbahnconcessionsgesetz, Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, S. 108.
§ 9, lit. *c*, S. 85.
§ 10, „ *b*, S. 85, 100/102.
§ 10, „ *d*, S. 85.
Eisenbahnbetriebsordnung (kaiserl. Verordnung vom 16. November 1851, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1852):
§ 96*d*, S. 84, 85.
Verordnung über die Verfassung der Eisenbahnprojecte vom 25. Januar 1879, R. G. Bl. Nr. 19:
§ 17, S. 108.
§ 18, S. 7, 8, 108.
§ 19, S. 7, 8.
Eisenbahnbetriebsreglement (Ministerialverordnung vom 10. Juni 1874, R. G. Bl. Nr. 75):
§ 50, S. 68,
§ 55, S. 70.
§ 62, S. 66/67.
§ 70, S. 114/115.
Eisenbahnbetriebsreglement (Ministerialverordnung vom 10. December 1892, R. G. Bl. Nr. 207):
§ 44, S. 16.
§ 51, S. 50/51.
§ 60, S. 17.
§ 61, S. 11, 12, 13, 51, 52, 86/88.
§ 74, S. 12, 13.
§ 90, S. 12, 51, 52.
Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen für Körperverletzungen bei Bahnunfällen vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, S. 45, 53, 56, 57, 63, 74, 90, 97, 103, 104, 108, 112, 120, 124/125.
§ 1, S. 14, 21, 22, 46, 47, 54, 55, 57, 58, 72, 109, 111, 120, 124.
§ 2, S. 21, 46, 59, 60, 80, 124.
§ 3, S. 54, 55, 58, 80, 105, 109, 111.
Gesetz über Enteignungen zur Herstellung und zum Betriebe von Eisenbahnen vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30:
§ 42, S. 47, 48, 49.
Allgemeine Gerichtsordnung (Patent vom 1. Mai 1781, J. G. S. Nr. 13):
§ 4, S. 70, 83.
§ 207, S. 61 (daselbst irrig § 280 C. P. citirt), 116 (daselbst irrig a. b. G. B. citirt).
Summarpatent (Justizhofdrecret vom 24. October 1845, J. G. S. Nr. 906):
§ 51, S. 26, 27, 47, 116, 128 (daselbst irrig Decret vom 24. October 1895, J. G. B. citirt).
Gesetz über das Bagatellverfahren vom 27. April 1873, R. G. Bl. Nr. 66:
§ 74, S. 18, 20, 32.
Gerichtskostengesetz vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, S. 11.
§ 24, S. 12, 13, 54, 56, 99, 122 (daselbst irrig Gesetz vom 10. Mai 1874 citirt).
§ 25, S. 77 (daselbst irrig Gesetz vom 16. Mai 1894 citirt).
§ 26, S. 56.
Erwerbsteuerpatent (kaiserl. Patent vom 16. December 1815):
§ 8, S. 28.
Gewerbeordnung (kaiserl. Patent vom 20. December 1859, R. G. Bl. Nr. 227):
Kundmachungspatent Art. IV, S. 33.
§ 107, S. 32, 35.
Novelle zur Gewerbeordnung, Gesetz vom 15. März 1883, R. G. Bl. Nr. 39, S. 10.
Unfallversicherungsgesetz vom 28. December 1887, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1888, 122 (daselbst irrig als

Gesetz vom 8. December 1887 citirt):
§ 2, S. 46 (daselbst irrig R. G. Bl. 888, statt Nr. 1 ex 1888 citirt), 121.
§ 45, S. 119, 121, 123.
§ 46, S. 121, 123.
§ 47, S. 96, 97.

Gesetz über den Verwaltungsgerichtshof vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876:
§ 2, S. 131, 132.
§ 3, lit. *e*, S. 9.
§ 6, S. 35, 40 (daselbst irrig als Gesetz vom 22. December 1875 citirt) 106.
§ 7, S. 7, 32, 35, 43, 100.
§ 14, S. 106, 107.

Sonstige Gesetze und Verordnungen.

Hofdecret vom 27. September 1792, J. G. S. Nr. 53 *a*, S. 83.
Gesetz vom 5. März 1862, R. G. Bl. Nr. 18, S. 41.
Landesgesetz für Böhmen vom 16. April 1864, L. G. Bl. Nr. 7, §§ 107, 108, S. 41.
Kaiserl. Verordnung vom 29. November 1865, R. G. Bl. Nr. 127, S. 9.
Landesgesetz für Böhmen vom 31. Mai 1866, L. G. Bl. Nr. 41, S. 42.
Landesgesetz für Mähren vom 26. Januar 1873, L. G. Bl. Nr. 17 (altes Zufahrtsstrassen-Gesetz), S. 38.
Gesetz vom 29. April 1873, R. G. Bl. Nr. 68, § 3, S. 30.
Gesetz vom 17. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 74, §§ 24, 25, S. 62.
Gesetz vom 26. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, §§ 25, 26, S. 6.
Gesetz vom 19. November 1874, R. G. Bl. Nr. 70, § 6, S. 85.
Gesetz vom 19. März 1876, R. G. Bl. Nr. 28, § 2, S. 28.
Landesgesetz für Böhmen vom 25. Mai 1876, L. G. Bl. Nr. 45 (Feuerpolizeiordnung), S. 7 bis 9.
Landesgesetz für Mähren vom 30. September 1877, L. G. Bl. Nr. 38 (Strassengesetz), S. 39.
Gesetz vom 21. April 1882, R. G. Bl. Nr. 123, §§ 1, 2, S. 29.
Landesgesetz für Böhmen vom 10. April 1886, L. G. Bl. Nr. 40 (Bauordnung), § 41, S. 7; § 119, S. 8; § 127, S. 7.
Landesgesetz für Böhmen vom 18. April 1886, L. G. Bl. Nr. 38, S. 40, 41.
Landesgesetz für Mähren vom 9. März 1887, L. G. Bl. Nr. 54 (Zufahrtsstrassen-Gesetz), S. 37 bis 40.
Gesetz vom 26. Juni 1888, R. G. Bl. Nr. 75, S. 29.

B. Ungarische Gesetze und Verordnungen.

Betriebsreglement vom 10. December 1892:
§ 71, S. 150, 151.

Eisenbahnunfallgesetz, Gesetzartikel XVIII ex 1874, S. 140, 146, 153, 155.
§ 1, S. 139, 141, 148, 155.
§ 2, S. 142.

Ungarische Civilprocessordnung:
§ 188, S. 151.

Ungarisches Strafgesetz:
§ 165, S. 149.
§ 227, S. 156.

Gesetzartikel XL ex 1879 (Uebertretungen):
§ 150.

III. Systematisches Sachregister.

A. Oesterreichische Judicate.

Concessionirung. Vorarbeiten.

Ein Rechtsanspruch auf die staatliche Concessionirung einer Actiengesellschaft besteht nicht. Die Uebertragung einer Tramwayconcession an eine Gesellschaft ist im freien Ermessen der Verwaltungsbehörden gelegen . . . . . . Nr. 3, S. 9

Die Bewilligung zur Vornahme von Vorarbeiten im Sinne des § 42 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, gestattet keine beliebige Ausdehnung, und begründet die gegen Einsprache des Grundeigenthümers ohne vorherige Einholung der Entscheidung der politischen Bezirksbehörde vorgenommene Beseitigung der den Vorarbeiten entgegenstehenden Hindernisse eine Besitzstörung, über welche die Gerichte abzuurtheilen haben . . . . . . Nr. 18, S. 47

Eisenbahnbau, Enteignung.

Die autonomen Behörden sind nicht competent, Eisenbahnverwaltungen zu verpflichten, eine — wenn auch aus Feuerpolizeirücksichten nothwendige — Wasserleitung auf dem Bahnhofsterritorium herzustellen . . . . Nr. 2, S. 6

1. Handelt es sich um den Umbau einer Eisenbahnbrücke und nicht um Hintanhaltung von Wasserschäden, welche durch den Bestand der Bahn verursacht werden, so können die Umbaukosten der betreffenden Eisenbahnverwaltung im Grunde des Eisenbahnconcessionsgesetzes vom Jahre 1854 nicht aufgelastet werden. 2. Werden jedoch für diese Verpflichtung der Bahn, die vor Wirksamkeit des Eisenbahnconcessionsgesetzes vom Jahre 1854 getroffenen Vereinbarungen geltend gemacht, so kann das Handelsministerium eine Entscheidung über die Rechtswirksamkeit dieses Specialtitels nicht ablehnen . . . . . Nr. 31, S. 100

Unzulässigkeit, den Parteirecurs gegen die Bewilligung der Anlage einer Schleppbahn aus dem Grunde als gegenstandslos zu erklären, weil dem Handelsministerium zur Kenntniss kommt, dass die Trace der Schleppbahn derart verlegt werden soll, dass der Beschwerdepunkt entfällt . Nr 33, S. 105

Die zu Eisenbahnzwecken vorgenommene Expropriation bewirkt die Aufhebung sowohl der dinglichen als der obligatorischen, die enteigneten Liegenschaften betreffenden Berechtigungen. Es bedarf daher nicht erst der Aufkündigung seitens des Enteignenden, um ein bezüglich des enteigneten Objectes bestehendes Pachtverhältniss zur Auflösung zu bringen . . . . Nr. 40, S. 128

Zufahrtsstrassen.

Das mährische Zufahrtsstrassen-Gesetz hat auch auf solche Eisenbahnzufahrtsstrassen Anwendung, welche vor Wirksamkeit dieses Gesetzes hergestellt worden sind; allein

die Concurrenz nach diesem Gesetze hat nur dann und insoweit einzutreten, als die Nothwendigkeit der Herstellung der betreffenden Zufahrtsstrasse und deren Richtung durch die politischen Behörden anerkannt wurde . . . . Nr. 14, S. 37

Unter „Gemeinden" im Sinne des Eisenbahnzufahrtsstrassen-Gesetzes sind weder „Ortschaften" noch „Catastralgemeinden", sondern nur „Ortsgemeinden", d. i. die mit dem selbständigen und übertragenen Wirkungskreise ausgestatteten Gemeinden, die sogenannten „politischen Gemeinden" zu verstehen. — Verfahren in Concurrenzangelegenheiten zu Zwecken der Nothwendigkeit der Herstellung und Erhaltung von Eisenbahnzufahrtsstrassen . . . Nr. 15, S. 40

Besitzverhältnisse.

Zulässigkeit der Ausübung des Fahrtrechtes durch einen Eisenbahnviaduct. Besitzstörung durch bahnseitige Verhinderung an der Ausübung dieses Rechtes . . . . . . Nr. 27, S. 83

Haftpflicht für körperliche Verletzungen.

Dem Ehegatten gebührt auch dann, wenn seine bei einem Eisenbahnunfalle getödtete Gattin thatsächlich zu seinem Lebensunterhalte beigetragen hat, aus diesem Titel kein Ersatzanspruch gegen die an dem Unfalle Schuld tragende Eisenbahn . . . . Nr. 1, S. 3

Anwendbarkeit des Haftpflichtgesetzes auf körperliche Verletzungen anlässlich des Zusammenstosses von zum Schotterführen benützten Rollwagen. Momente, auf welche bei Bemessung des Schmerzensgeldes Rücksicht zu nehmen ist . Nr. 5, S. 13

Die Eisenbahnunternehmung ist verpflichtet, die Entschädigung für künftigen Verdienstentgang an ein durch eine Ereignung im Betriebe verletztes und erwerbsunfähig gewordenes Kind sofort und nicht erst dann zu bezahlen, wenn letzteres das erwerbsfähige Alter erreicht hat. Rücksichtnahme auf den Grad des Verschuldens des Beschädigers bei Bemessung des Schmerzensgeldes . . . . Nr. 8, S. 20

Die durch einen Eisenbahnunfall erwerbsunfähig gewordene Person hat keinen Anspruch auf Capitalisirung der Rente, welche der Höhe des Verdienstentganges entspricht. Berücksichtigung von Quartiergeld und Stundengeldern bei Bemessung der Rente . . . . Nr. 13, S. 35

Die Verletzung, welche einem Eisenbahnarbeiter beim Befestigen einer Eisenbahnschiene durch Abspringen eines Eisenstückes der Unterlagsplatte zustosst, fällt nicht unter das Gesetz vom 5. März 1869 . . . . Nr. 17, S. 45

Anwendbarkeit des Haftpflichtgesetzes auf Unfälle in den Heizhausanlagen und auf eine Krankheit, welche sich ein Bahnbediensteter infolge grosser Kälte bei Dienstleistung auf der Locomotive zugezogen hat . . . . Nr. 20, S. 53

Subsumirung einer Verletzung, welche sich ein Reisender beim Oeffnen des Fensters des Personenwagens infolge Schadhaftigkeit desselben zuzieht, unter das Gesetz vom 5. März 1869. Bei Bemessung des Schadenersatzes ist

auch dem Grade des Verschuldens des Beschädigers und dem etwa unterlaufenen geringeren Grade der Aufmerksamkeit des Beschädigten billige Rechnung zu tragen . . Nr. 21, S. 56

Nichtannahme eines Selbstverschuldens des Heizers, welcher zur Fahrt mit einer Hilfslocomotive beordert wurde und dadurch verunglückte, dass die Locomotive auf ein unrichtiges Gleis gerieth und mit einem Zuge zusammenstiess Berücksichtigung des Grades der Verletzung, deren Folgen und der erlittenen Schmerzen, sowie der Vermögensverhältnisse des Ersatzpflichtigen bei Bemessung des Schmerzensgeldes . . . . Nr. 23, S. 70

Es ist ein Verschulden des verunglückten Bahnbediensteten anzunehmen, wenn derselbe, obwohl er von dem Befahren eines Gleises Kenntniss hatte und die herannahende Maschine hörte, sich trotzdem nicht genügend weit zur Seite stellte . . . . Nr. 25, S. 80

Subsumtion einer Verletzung unter das Haftpflichtgesetz, welche sich eine Person bei der über Aufforderung der Bahnorgane erfolgten Mithilfe bei einer Wagenverschiebung dadurch zuzieht, dass sie infolge Glatteises zu Boden stürzt und unter das Rad des im Rollen befindlichen Wagens geräth . . . . Nr. 29, S. 89

Die Einwendung der Verjährung einer Entschädigungsforderung auf Grund des Haftpflichtgesetzes ist selbst dann vollkommen begründet, wenn die nachtheiligen Folgen der schädigenden Ereignung fortdauern oder periodisch sich erneuern, indem das Recht, Schadenersatz zu fordern, überhaupt durch Verjährung, d. i. binnen drei Jahren von der Zeit an, zu welcher der Schade dem Beschädigten bekannt wurde, erloschen ist. In dem Aufspringen auf eine sich schon bewegende Maschine liegt, selbst wenn dies über Auftrag des Vorgesetzten erfolgte, ein eigenes Verschulden des Verunglückten . . . . Nr. 30, S. 87

Die Verletzung einer auf dem Bahnkörper beschäftigten Person durch ein scheues, beim Ausladen aus der Eisenbahnstation entsprungenes Thier ist keine Ereignung im Sinne des Haftpflichtgesetzes. Verpflichtung des Gerichtes, schon bei der Entscheidung der angefochtenen Zuständigkeit die Frage zu lösen, ob eine Ereignung im Sinne des Haftpflichtgesetzes vorliege . . . . Nr. 32, S. 102

Ein Unfall, welcher nach Einstellung des Verkehres bei einer Reconstruction des Bahnkörpers sich ereignet, fällt selbst dann nicht unter das Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869, wenn die fragliche Reconstruction mit besonderer Dringlichkeit durchgeführt worden ist . . . . Nr. 34, S. 108

Wenn jemand, der nach dem Unfallversicherungsgesetze vom 28. December 1887, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1888, gegen Betriebsunfälle versichert ist, aus Anlass eines Betriebsunfalles eine Entschädigung vom Betriebsunternehmer verlangt, welche die ihm nach dem Unfallversicherungsgesetze zukommende übersteigt, muss er nachweisen, dass der Betriebsunfall von einer der im § 45, Absatz 1 und 2, be-

zeichneten Personen vorsätzlich herbeigeführt wurde. Das Wort „vorsätzlich" bezeichnet nur ein doloses Vorgehen, nicht aber grobes Verschulden, geschweige denn jedes Verschulden Nr. 37, S. 119
Die Eisenbahnunternehmung haftet für den Schaden, welcher ihren Bediensteten durch eine im Zugdienste erlittene körperliche Verletzung entstanden ist, wenn sie nicht den stricten Nachweis führt, dass die Verletzung durch eigenes Verschulden des Bediensteten eingetreten ist . . . . . . Nr. 38, S. 123
Haftung der Bahnanstalt für die Beförderung von Bahnarbeitern in zur Personenbeförderung nicht geeigneten Lowries. Für die Bemessung der Höhe des Schmerzensgeldes haben nicht allein die Vermögensverhältnisse des Beschädigers zur Grundlage zu dienen . . . . Nr. 39, S. 126

Frachtrecht.

Die Partei, welche ohne vorherige aussergerichtliche Mahnung die Bahngesellschaft auf Rückerstattung zu viel gezahlter Frachtgebühren gerichtlich belangt, hat keinen Anspruch auf Zinsenvergütung und Ersatz der Gerichtskosten . . . Nr. 4, S. 10
Beweislast der Bahnanstalt bei Ansprüchen auf Ersatz des Schadens, welchen ein zur Beförderung übernommenes Thier an den Transportmitteln der Bahnanstalt verursacht . Nr. 6, S. 16
Anwendbarkeit eines für Borstenvieh publicirten Ausnahmetarifes auf eine als „Frischlinge" declarirte Sendung . . Nr. 7, S. 18
Interpretation einer Refactiebestimmung, nach welcher die Refactie für die Winterperiode nur liquidirt wird, wenn in der nachfolgenden Sommerperiode von demselben Verfrächter ein dreimal so grosses Frachtquantum als expedirt nachgewiesen wird, wie in der Winterperiode . . Nr. 11, S. 30
Ansprüche auf nachträgliche Anwendung eines billigeren als des bei Aufgabe des Gutes — und zwar richtig — angewendeten Tarifes fallen nicht unter § 61, Absatz 4 des Betriebsreglements . . . . Nr. 19, S. 50
Einer Person, welche weder Absender noch Adressat ist, kann die active Klagslegitimation zur Geltendmachung von Ansprüchen aus dem Frachtvertrage zuerkannt werden, falls der Frachtbrief einen Vermerk enthält, dass die Sendung Eigenthum der betreffenden Person ist, beziehungsweise falls die Eisenbahn die betreffende Person durch Aufforderung zur Abgabe einer Verfügung über das Gut als reclamationsberechtigt anerkannt hat . . . . Nr. 22, S. 65
Das Eisenbahnärar ist wegen Ansprüchen aus dem Eisenbahnfrachtgeschäft vor dem Handelsgerichte zu belangen Nr. 24, S. 79
Es ist zulässig, Mehrfrachten aus einer Reihe von Frachtsendungen derselben Partei gegen die betreffende Bahngesellschaft in derselben Klage geltend zu machen . . . Nr. 26, S. 82
Frachtrückerstattungsansprüche, welche vor dem 1. Januar 1893, also zur Zeit der Geltung des Betriebsreglements vom 10. Juni 1874, R. G. Bl. Nr. 75, entstanden sind, unterliegen der einjährigen, mit 1. Januar 1893 beginnenden Verjährungsfrist des § 61, Abs. 4 des Betriebsreglements vom 10. December 1892, R. G. Bl. Nr. 208 . . . Nr. 28, S. 86

Zuständigkeit der Handelsgerichte zur Behandlung von Klagen gegen das Eisenbahnärar wegen Ansprüchen aus dem Frachtgeschäfte. Unzulässigkeit des Zuspruches des Betrages des declarirten Interesses an der rechtzeitigen Lieferung gegen den vom Kläger abzulegenden Eid über den von ihm erfolgten Verkauf der verspätet eingelangten Waare Nr.35, S.112

Für die seitens des Zustreifers (Packers) einer Transportunternehmung ohne Auftrag derselben vorgenommene Besitzstörung durch eigenmächtige Zurücknahme einer an die Partei bereits ausgefolgten Kiste ist die Transportunternehmung nicht verantwortlich Nr.36, S.117

Steuern und Gebühren.

Erwerbsteuer von der Eisenbahnbau-Unternehmung in einem einzelnen Bezirke. Verfahren und Steuerausmaass . . . . Nr. 9, S. 27

Schleppbahnen, welche einen Bestandtheil der Betriebsanlagen der Hauptlinie einer Eisenbahn bilden und mit der letzteren ein einheitliches Ganzes darstellen, geniessen ebenfalls die rücksichtlich der Hauptlinie seitens des Staates eingeräumten finanziellen Begünstigungen . . . . Nr. 16, S. 43

Personalfragen.

Das Honorar eines bei der k. k. Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen nicht dauernd angestellten, sondern gegen einmonatliche Kündigung in Verwendung stehenden Ingenieurs kann für die Zukunft nicht in Execution gezogen werden . . . . Nr. 10, S. 29

Sonstiges.

Ein im Betriebe einer Eisenbahnunternehmung stehendes Lebensmittelmagazin, mit dem eine Speculationsabsicht nicht verbunden ist, fällt nicht unter die Bestimmungen der Gewerbeordnung . . . . Nr. 12, S. 32

Eine an die Verwaltung einer Eisenbahnunternehmung gerichtete allgemeine Aufforderung, betreffend das in künftigen Fällen einzuhaltende Vorgehen, ist keine Entscheidung oder Verfügung der Verwaltungsbehörde im Sinne des § 2 des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876 . . . . Nr. 41, S. 131

B. Ungarische Judicate.

Haftpflicht für körperliche Verletzungen.

Nichthaftbarkeit der Eisenbahn für eine körperliche Verletzung, welche sich eine reisende Frauensperson dadurch zuzieht, dass sie aus unbegründeter Beunruhigung über das Benehmen des zum Zwecke der Fahrkartenrevision in das Coupé eingetretenen Conducteurs die Thürschnalle erfasst und bei dieser Gelegenheit infolge Oeffnens der von aussen nicht verschlossenen Thüre herausstürzt Nr.43, S.140

Die Eisenbahnunternehmungen sind ausnahmslos, daher auch ihren eigenen Angestellten gegenüber, für alle jene Schäden verantwortlich, welche dadurch verursacht wurden, dass jemand beim Eisenbahnbetriebe eine Körperverletzung erlitten hat. Unter dem Begriffe von vis major sind unabwendbare Elementarereignisse, Hochwasser, Bergsturz u. dgl., nicht aber gewöhnliche, abwendbare Unfälle zu verstehen. Beim Vorkommen eines Unfalles hat die Eisenbahnunternehmung bezüglich der daraus entstandenen Schäden den Beweis zu führen, dass derselbe nicht durch ein Verschulden ihres Personales herbeigeführt wurde; es genügt daher nicht, dass demselben keine strafbare Handlung zur Last fällt, welche eine strafgerichtliche Untersuchung zur Folge gehabt hätte . . . . Nr 46, S. **151**

Der Beweis über das Vorhandensein eines der im Gesetzartikel XVIII ex 1874, betreffend die Verantwortlichkeit für die durch Eisenbahnen verursachten Todes- oder körperlichen Beschädigungsfälle vorgesehenen Thatumstände behufs der Feststellung der Schadenersatzpflicht ist bei dem competenten Civilgerichte zu erbringen. Eine diesbezügliche Entscheidung der politischen Behörde und des Strafgerichtes ist daher von dem Civilgerichte nur insoweit zu berücksichtigen, als solche mit den im gesetzlichen Verfahren bei dem Civilgerichte erbrachten Beweismitteln nicht in Widerspruch steht . . . . Nr. 47, S. **153**

Frachtrecht.

Die Thatsache allein, dass eine vom Aufgeber eines im Rollen befindlichen Gutes getroffene Verfügung nicht am selben Tage von der Bahn weiter geleitet wurde, genügt nicht, um die Ersatzpflicht der Bahn für das verspätete Eintreffen der Verfügung zu begründen. Es muss vielmehr um die Ersatzpflicht der Bahn zu begründen, der Beweis erbracht werden, dass die Weiterleitung der Verfügung bei ordnungsmässigem Geschäftsgang noch an demselben Tage möglich gewesen wäre. Zulässigkeit der Weiterleitung der Verfügung im Wege der Umkartirungsstation . Nr. 42, S. **135**

Die Constatirung einer während des Transportes erfolgten Beschädigung der Waare ist nicht bloss eine innere Administrations-Angelegenheit der Eisenbahn, sondern eine dem § 71 des Eisenbahnbetriebsreglements und dem Frachtvertrage entspringende Verpflichtung; daher sind die von der Eisenbahnverwaltung über den Schaden aufgenommenen Constatirungs- und Zeugenvernehmungs-Protokolle als eine gemeinschaftliche Urkunde anzusehen . . . . . Nr. 45, S. **150**

Strafrecht.

Derjenige, welcher gegen das Verbot des Bahnwächters mit thätlicher Bedrohung desselben seinen bespannten Wagen über die Schienen treiben will, begeht das Verbrechen der Gewaltthätigkeit gegen Behörden (§ 165 St. G. B.), welches nur beim Vorhandensein überwiegend mildernder Umstände als Vergehen qualificirt werden kann . . . . . . Nr. 44, S. **149**

Die Direction der königl. ungarischen Staatsbahnen und deren Betriebsleitungen sind in strafrechtlicher Beziehung als Behörden anzusehen. Gemäss dem § 227 des ungar. Str.-Ges. begeht derjenige das Delict der falschen Anschuldigung, welcher einen Anderen vor einer Behörde einer strafbaren Handlung wissentlich und fälschlich beschuldigt, oder gegen ihn wissentlich falsche Verdachtsgründe oder Beweise erdichtet oder herstellt . . . . . . Nr. 48, S. 156

K. u. k. Hofbuchdruckerei Carl Fromme in Wien.

EISENBAHNRECHTLICHE

ENTSCHEIDUNGEN

der

österreichischen und ungarischen Gerichte.

Im Auftrage der österreichischen und ungarischen Bahn-
verwaltungen herausgegeben

von

DR. VICTOR RÖLL.

IX. Jahrgang 1895.

WIEN. PEST. LEIPZIG.
A. HARTLEBEN'S VERLAG.
1896.

Nr. 1.

Klagen aus relativen Handelsgeschäften gegen die k. k. Staatsbahnen gehören zur Judicatur der Handelsgerichte.

(Entscheidung des O. G. H. vom 4. Januar 1895, Z. 15167; Abänderung der Entscheidung des O. L. G. Wien vom 17. October 1894, Z. 14193; Bestätigung der Entscheidung des H. G. Wien vom 27. Juli 1894, Z. 128462.)

Aus einem zwischen dem Kaufmanne Sp. und den k. k. Staatseisenbahnen abgeschlossenen Frachtgeschäfte erhob A. gegen das k. k. Eisenbahnärar wegen Schadenersatzes die Klage beim Handelsgerichte Wien. Gegen die Klage wurde die Einwendung der Incompetenz des angerufenen Causalgerichtes geltend gemacht.

Das H. G. wies diese Einwendung ab, weil das der Klage zu Grunde liegende Geschäft ein Frachtgeschäft ist, welches, wenn es gewerbsmässig betrieben wird, nach Art. 272 H. G. B. zu den relativen Handelsgeschäften gehört. Es sei nun ausser Zweifel, dass das k. k. Eisenbahnärar Frachtgeschäfte mittelst den k. k. österreichischen Staatsbahnen gewerbsmässig, und zwar in einem so bedeutenden Umfange betreibt, dass diese staatliche Unternehmung protokollirungspflichtig wäre, wenn sie nicht gesetzlich von der Protokollirungspflicht befreit wäre. Es sei daher im Sinne des § 38, Z. 2 des Einf.-Ges. zum Handelsgesetzbuche gelegen, dass bei Frachtgeschäften der k. k. Staatsbahnen das k. k. Eisenbahnärar der Handelsgerichtsbarkeit untersteht.

Ueber Appellation des geklagten Eisenbahnärars änderte das O. L. G. Wien das Urtheil erster Instanz und gab der Incompetenzeinwendung hauptsächlich in der Erwägung statt, dass Streitigkeiten aus relativen Handelsgeschäften nach § 38, Z. 2 des Einf.-Ges. zum Handelsgesetzbuche nur dann zur Handelsgerichtsbarkeit gehören, wenn eine Handelsgesellschaft oder wenn ein Kaufmann, dessen Firma im Handels-

register erscheint, der geklagte Theil ist, dass dies aber bei den k. k. Staatsbahnen thatsächlich nicht zutreffe.

Der O. G. H. stellte in Stattgebung der vom Kläger ergriffenen Revision das erstrichterliche Urtheil wieder her.

Gründe:

Als Geklagter erscheint das k. k. Eisenbahnärar aus einem Frachtgeschäfte, welches zwischen dem Kläger und den k. k. österreichischen Staatsbahnen zum Abschlusse gelangt sein soll. Besagte Staatsbahnen, mag auch der Zweck ihres Betriebes nicht lediglich auf Erzielung eines Gewinnes gerichtet, sondern in der Förderung öffentlicher Interessen gelegen sein, erweisen sich schon nach ihrer Anlage als ein staatliches Unternehmen, welches vorwiegend in der gewerbsmässigen Ausführung des Transportes von Gütern zu Lande besteht. Auf Seite des geklagten Eisenbahnärars steht sonach ein relatives Handelsgeschäft im Sinne des Art. 272, Z. 3 H. G. B. in Frage. Neben anderweitigen, durch die Eigenart des Handelsverkehres beeinflussten und daher auch eine dieser Eigenart entsprechende Regelung erfordernden Rechtsbeziehungen bildet insbesondere auch das Frachtgeschäft einen Gegenstand der handelsrechtlichen Gesetzgebung, und das Handelsgesetzbuch bestimmt jene speciellen, von den allgemeinen Gesetzesvorschriften abweichenden Grundsätze, nach welchen der Gesetzgeber die aus dem Frachtgeschäfte im Handelsverkehre erwachsenden Rechtsverhältnisse beurtheilt wissen wollte. Dem gegenüber und angesichts der aus der Schaffung eines besonderen, auch in seiner Besetzung namentlich durch Heranziehung von Handelsbeisitzern den eigenthümlichen Verhältnissen des Handels angepassten Gerichtsstandes unverkennbar hervorleuchtenden Absicht des Gesetzgebers, dem Handel eine den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches entsprechende Judicatur zu sichern, ist kein haltbarer Grund zur Annahme gegeben, als hätte der Gesetzgeber Frachtgeschäfte, die, wenn von Privateisenbahnen ausgeführt, in Streitfällen der hier gedachten Art unzweifelhaft durch Handelsgerichte als besonderer Causalgerichtsstand zu beurtheilen sind, für den Fall, wo das Eisenbahnunternehmen in den Händen des Staates gelegen ist, der Judicatur der ordentlichen Gerichte zugewiesen wissen wollen, und es bietet auch die Bestimmung des § 8 des Einf.-Ges. zum Handelsgesetzbuche keine Handhabe zu einer derartigen Annahme,

da aus derselben füglich nur die zeitweise, bis zur Regelung im Verordnungswege andauernde Befreiung des Staates von den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches über die Firma, die Handelsbücher und die Procura, keineswegs aber die Exemption des Staates in Handelsgeschäften der obgedachten Art von der Competenz der Handelsgerichte hervorgeht.

Angesichts dieser Erwägungen erscheint es daher auch im Hinblicke auf die Vorschrift des § 38, Z. 2 Einf.-Ges., nicht gerechtfertigt, die handelsgerichtliche Competenz für die Judicatur im vorliegenden Rechtsstreite zu negiren, und dies umsomehr, als das Gesetz durch seine obige Bestimmung offenbar nur Kaufleute, welche wegen ihres geringen Geschäftsbetriebes dem Firmaprotokollirungszwange nicht unterworfen sind, dem Handelsgerichtsstande nicht unterstellt hat, andererseits aber eine derartige Negation auch mit dem im Prorogationsverbote des § 47 des kaiserl. Patentes vom 20. November 1852, R. G. Bl. Nr. 251, ausgedrückten Willen des Gesetzgebers, Angelegenheiten, die einem besonderen Causalgerichtsstande ausschliessend zugewiesen sind, nicht vor ein Gericht anderer Art zu ziehen, unvereinbar wäre. Gegen die den Vorschriften des oben bezogenen § 38, Z. 2, in den oberlandesgerichtlichen Urtheilsgründen beigelegte Deutung spricht sonach der obdargestellte Sinn und Geist der handelsrechtlichen Gesetzgebung, wie er namentlich auch in dem Gesetze vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, scharf zum Ausdrucke gelangt, da ja nach § 3 dieses Gesetzes, welches zwischen Staats- und Privateisenbahnen nicht unterscheidet, Klagen auf Ersatzleistung für die durch Ereignungen auf Eisenbahnen herbeigeführten körperlichen Verletzungen oder Tödtungen von Menschen der handelsgerichtlichen Judicatur gewiss zugewiesen worden wären, wenn der Gesetzgeber die Staatsbahnen in ihren handelsgerichtlichen Beziehungen als den ordentlichen Gerichten unterworfen angesehen hätte.

Nr. 2.

Die bei einer Eisenbahngesellschaft bestehenden Invaliditäts- und Unterstützungscassen für Bedienstete, zu welchen auch die Mitglieder Beiträge leisten, qualificiren sich als unter die Bestimmungen des kaiserl. Patentes vom 26. November 1852, R. G. Bl. Nr. 252, fallende Versicherungsvereine. Bei der Genehmigung oder Umänderung der Statuten eines solchen sind die Behörden nach freiem Ermessen vorzugehen berechtigt.

(Entscheidung des V. G. H. vom 25. Januar 1895, Z. 421.)

Mit der Entscheidung des H. M. vom 8. September 1893, Z. 56105, wurde ausgesprochen, dass die seitens der Wiener Tramwaygesellschaft vorgelegten Statuten der Invaliditäts- und Unterstützungscasse für die Bediensteten der genannten Gesellschaft die aufsichtsbehördliche Genehmigung erhalten, wobei jedoch von Seite der Gesellschaft ausserdem noch die nachstehenden Bedingungen einzuhalten sein werden:

1. Die nach § 20 der Statuten von drei zu drei Jahren aufzustellenden mathematischen Bilanzen sammt den entsprechenden versicherungstechnischen Belegen, sowie die jährlichen Rechnungsabschlüsse der in Rede stehenden Invaliditäts- und Unterstützungscasse werden regelmässig dem Ministerium des Innern zur versicherungstechnischen Prüfung vorzulegen sein;

2. für den Fall, als die oben erwähnte periodische Sachverständigenprüfung ergeben sollte, dass die dauernde Bestandfähigkeit des Institutes in Frage gestellt erscheint, wird, abgesehen von einer eventuell sodann vorzunehmenden behördlichen Revision der Statuten, unter allen Umständen eine der im § 20 der Statuten vorgesehenen Erhöhung der Mitgliederbeiträge mindestens gleichkommende Erhöhung der gesellschaftlichen Beitragsleistung einzutreten haben;

3. bei Statutenänderungen, betreffend die Höhe der Leistungen und Einkünfte der Invaliditäts- und Unterstützungscasse, wird um die behördliche Bewilligung einzuschreiten sein.

Die Wiener Tramwaygesellschaft führte gegen diese Entscheidung Beschwerde vor dem V. G. H. Dieselbe wurde als unbegründet abgewiesen.

Gründe:

Das Handelsministerium behauptet in seiner Gegenschrift zunächst, dass die Genehmigung der in Rede stehenden Statuten nicht als bedingt, sondern unbedingt erfolgt sei, indem an die Genehmigung nur specielle Vorschriften als Richtschnur für die Zukunft geknüpft worden seien, wonach ein Recht der Wiener Tramwaygesellschaft dermal nicht verletzt sei. Dieser formellen Einwendung fand der V. G. H. nicht stattzugeben, weil an die Genehmigung nach dem Wortlaute der angefochtenen Entscheidung Vorbehalte geknüpft wurden, welche sich in der Wesenheit als Bedingungen darstellen, deren Einhaltung der Gesellschaft als Ausfluss des Genehmigungsactes zur Pflicht gemacht wurde.

In der Beschwerde wird die vom Handelsministerium im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern erfolgte Entscheidung in formeller Beziehung aus dem Grunde angefochten, weil das in Rede stehende Institut, beziehungsweise dessen Statuten der Genehmigung der Regierung überhaupt nicht unterliegen. Diese Anschauung wurde damit begründet, dass die Regierung bisher auf das bereits seit dem Jahre 1876 bestehende Institut keinerlei Ingerenz geübt und laut § 38 der vom Ministerium des Innern genehmigten Statuten der Wiener Tramwaygesellschaft das ausschliessende Recht zur Verfassung, respective Abänderung der Statuten der Unterstützungsinstitute der Gesellschaft vorbehalten worden sei, dass aber auch ausserdem das in Rede stehende Unterstützungsinstitut der Staatsaufsicht völlig entrückt wäre, weil für dasselbe als einem Wohlthätigkeitsvereine nicht das kaiserl. Patent vom 26. November 1852, R. G. Bl. Nr. 253, sondern das Gesetz vom 15. November 1867, R. G. Bl. Nr. 134, maassgebend wäre. Das Handelsministerium behauptet in der Gegenschrift, die betreffende Einwendung der Beschwerde sei bedeutungslos, weil die Gesellschaft die Statuten der genannten Casse zur Genehmigung vorgelegt habe. Es ist dies allerdings richtig. Allein abgesehen davon, dass nach der vom Handelsministerium nicht widersprochenen Angabe der Beschwerdeführerin dieselbe schon in der Eingabe an die niederösterreichische Statthalterei vom 28. April 1890 ihrer Anschauung in Betreff der Staatsaufsicht Ausdruck gab, kann aus dem Umstande, dass die Gesellschaft, einem behördlichen Auftrage folgend, den Statutenentwurf zur Genehmigung vorgelegt hat, nicht gefolgert werden, dass sie dadurch des Rechtes verlustig geworden sei, die Incompetenz der Administrativbehörden zu der fraglichen Amtshandlung vor dem V. G. H. geltend zu machen, nachdem ja diese Behörden ihre Competenz von amtswegen wahrzunehmen haben.

Dagegen musste der V. G. H. den Ausführungen des Handelsministeriums beipflichten, dass das in Rede stehende Institut, welches zum grossen Theile auf Grund von Beitragsleistungen seiner Mitglieder gewisse Leistungen zusichert, die charakteristischen Merkmale eines Versicherungsinstitutes an sich trage, als solches gemäss § 2 des Gesetzes vom 15. November 1867, R. G. Bl. Nr. 134, von der Wirksamkeit dieses Gesetzes ausgeschlossen sei und unter die Bestimmungen des kaiserl. Patentes vom 26. November 1852, R. G. Bl. Nr. 253,

falle. Nach diesem Patente aber unterliegt die Errichtung eines solchen Vereines (§ 4) der Bewilligung und jede Abänderung der genehmigten Gesellschaftsregeln (Statuten) der Genehmigung der Behörde (§ 21). Demgegenüber konnte der V. G. H. der Einwendung, dass bisher eine Ingerenz auf das Institut seitens der Behörden nicht geübt worden sei, ebenso wenig ein Gewicht beilegen, als dem Hinweise auf § 38 der Statuten der Wiener Tramwaygesellschaft, worin übrigens dem Verwaltungsrathe der Gesellschaft nur die Verfassung und etwaige Abänderung der Statuten der gesellschaftlichen Unterstützungsinstitute vorbehalten ist, keineswegs aber eine Exemption von den jeweils hinsichtlich der staatlichen Einflussnahme bestehenden Gesetzen eingeräumt werden wollte und konnte.

Darüber, dass in dem vorliegenden Falle die Genehmigung der Statuten seitens des Handelsministeriums erfolgte, während nach § 4 des kaiserl. Patentes vom 26. November 1852, R. G. Bl. Nr. 253, woran auch durch die neuere Gesetzgebung nichts geändert worden ist, die Bewilligung zur Errichtung eines unter die Bestimmungen dieses Patentes fallenden Vereines dem Ministerium des Innern zusteht, fand der V. G. H. hinauszugehen, weil die Genehmigung im Einvernehmen mit dem letztgenannten Ministerium ertheilt worden ist und somit der Bestimmung des citirten § 4, wonach das Ministerium des Innern rücksichtlich aller den Wirkungskreis eines anderen Ministeriums berührenden Vereinsangelegenheiten mit diesem sich ins Einvernehmen zu setzen hat, im Wesen Rechnung getragen erscheint.

Was aber die in der angefochtenen Entscheidung an die Genehmigung geknüpften Bedingungen selbst anbelangt, so war der V. G. H. gemäss § 3, *e* des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, nicht in der Lage, mit einer meritorischen Entscheidung über den angefochtenen Erlass vorzugehen, weil die Behörden bei der Genehmigung der Statuten eines Vereines, sowie bei der Umänderung desselben in Gemässheit der §§ 14 und 21 des kaiserl. Patentes vom 26. November 1852, R. G. Bl. Nr. 253, nach freiem Ermessen vorzugehen berechtigt sind.

Nr. 3.

Die Entscheidung über die Statthaftigkeit oder Nichtstatthaftigkeit von Betriebseinrichtungen bestehender Tramwayanlagen (Bestreuen des

Pflasters zwischen den Schienen im sogenannten Troge mit Sand) fällt nicht in die Competenz der autonomen Verwaltungsorgane, sondern in jene der zur Ueberwachung und Regelung des Pferdebahnbetriebes berufenen staatlichen Behörden.

(Entscheidung des V. G. H. vom 15. Februar 1895, Z. 822.)

Mit der Zuschrift des Wiener Magistrates vom 9. Januar 1892, Z. 1917, wurde die Wiener Tramwaygesellschaft aufgefordert, die Bestreuung des Pflasters zwischen den Schienen im sogenannten Troge mit Sand gänzlich zu unterlassen und die Bestreuung der Schienen selbst in den abfallenden Tracen im mindest erforderlichen Grade vornehmen zu lassen. Mit Erlass der Statthalterei vom 10. Mai 1892, Z. 27696, wurde auf Grund des § 100 Gem.-Statutes der vorerwähnte Act des Magistrates ausser Kraft gesetzt, weil der Magistrat mit dieser Aufforderung über den Wirkungskreis der Gemeinde hinausgegangen ist und in das den staatlichen Behörden, beziehungsweise dem Handelsministerium zustehende Recht zur Ueberwachung und Regelung des Pferdebahnbetriebes übergegriffen hat. Mit Entscheidung des Ministeriums des Innern vom 21. Juli 1893, Z. 12667, wurde die Entscheidung der Statthalterei bestätigt, in der Erwägung, dass in der Verfügung, welche der Magistrat selbst in dem Berichte vom 28. Februar 1892, Z. 22951, als einen aus sanitären Rücksichten und behufs Reinhaltung der Strassen ertheilten Auftrag bezeichnet, nach ihrer ganzen Fassung und schon im Hinblicke auf den imperativen Charakter, nur eine behördliche Anordnung und nicht bloss eine Erklärung der Gemeinde in ihrer Stellung als Vertragspartei erblickt werden kann, und in der weiteren Erwägung, dass es sich im gegebenen Falle zunächst um eine Anordnung im Interesse der Sicherheit des öffentlichen Verkehres beim Betriebe einer Tramwayunternehmung handelt, welche zu treffen unbestrittenermaassen in die Competenz der politischen Behörden fällt.

In der gegen diese Entscheidung gerichteten Beschwerde der Commune Wien wird geltend gemacht, dass die Commune Wien kraft des ihr über die Strassen zustehenden Dispositionsrechtes und als autonome Verwaltungsbehörde jene Aufforderung zu erlassen berechtigt war, dass aber überdies der erwähnte Act des Magistrates nach seiner ganzen äusseren Fassung nicht einmal als eine Entscheidung oder imperative Verfügung aufgefasst werden kann.

Der V. G. H. wies diese Beschwerde als unbegründet ab.

Gründe:

Was nun den ersten Beschwerdepunkt anbelangt, so konnte der V. G. H. denselben nicht für zutreffend erkennen. Denn im gegebenen Falle handelt es sich nicht um das Dispositionsrecht der Commune Wien über den Strassengrund, sondern lediglich um die Frage, ob bei den bereits bestehenden Tramwayanlagen die Benützung von Sand zu dem Zwecke, um an bestimmten Stellen die Reibung zu vermehren, als eine zulässige Betriebseinrichtung sich darstellt oder nicht. Ueber diese Frage eine Entscheidung zu treffen und Verfügungen zu erlassen, welche den Betrieb der bereits bestehenden Tramwayanlagen als solchen beeinflussen, wäre der Magistrat als Organ der autonomen Verwaltung — und als solches ist er zugegebenermaassen eingeschritten — gewiss nicht berechtigt, da eine Competenz gegenüber gewerblichen Betrieben eben nur den Gewerbebehörden zusteht.

Allein auch den weiteren Beschwerdepunkt, dass der eingangs citirte Act nicht eine behördliche Verfügung, sondern lediglich eine Parteierklärung gewesen war, konnte der V. G. H. nicht für zutreffend erkennen. Denn einerseits wird in der erwähnten Zuschrift des Wiener Magistrates de dato 9. Januar 1892 direct das Bestreuen des sogenannten Troges mit Sand untersagt, also ein Verbot ausgesprochen, was zu thun gewiss nicht einer an einer Streitsache betheiligten Partei, sondern nur einem mit amtlicher Gewalt ausgestatteten Organe zusteht, andererseits hat der Wiener Magistrat in seinem Vorlagebericht de dato 28. Februar 1892, Z. 22951, selbst den erwähnten Act als einen aus sanitären Rücksichten und behufs Reinhaltung der Strassen erlassenen Auftrag bezeichnet und damit anerkannt, dass es sich um ein Einschreiten der Behörde und keineswegs um einen Act der bei der Benützung der Strassen betheiligten Eigenthümerin gehandelt hat.

Da nun — wie oben bereits ausgeführt — Entscheidungen über die Statthaftigkeit und Nichtstatthaftigkeit von Betriebseinrichtungen bestehender gewerblicher Anlagen, in die Competenz der Gewerbebehörde fallen, so war anzuerkennen, dass der Magistrat in seiner Eigenschaft als Organ der autonomen Verwaltung zur Erlassung des erwähnten Verbotes, beziehungsweise Auftrages nicht berufen war, wogegen die Staatsbehörde nach § 100 des Statutes für die Gemeinde

Wien zur Anwendung des Aufsichtsrechtes berechtigt gewesen ist.

Nr. 4.

Berechtigung, beziehungsweise Verpflichtung der Staatsbehörde in den Consens einer Tramwayanlage auch solche Bedingungen aufzunehmen, welche nicht durch Gesetz oder Verordnung geregelt sind, sondern den Gegenstand einer besonderen Vereinbarung zwischen der Gemeinde als Eigenthümerin des für die Anlage benützten Strassengrundes und der Tramwayunternehmung zu bilden haben.

(Entscheidung des V. G. H. vom 15. Februar 1895, Z. 823.)

Die Commune Wien führte vor dem V. G. H. dagegen Beschwerde, dass dem Begehren derselben, den Consens für die erste Herstellung eines Aufstellungsgeleises am Schottenring auch an die Bedingung zu knüpfen, dass eine Wagenaufstellung auf dem in Frage stehenden Verbindungsgeleise nur hinsichtlich der sogenannten Arbeiterwagen, sonach nur an Wochentagen in den bezüglichen Morgen- und Abendstunden stattfinden dürfe, weder mit dem Decrete der Statthalterei vom 10. Mai 1892, Z. 27995, noch auch von dem Handelsministerium mit der angefochtenen Entscheidung Folge gegeben worden ist.

Die angefochtene Entscheidung wurde nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, aufgehoben.

Gründe:

Die angefochtene Entscheidung motivirt die Nichtaufnahme der erwähnten Bedingung in den Consens damit, dass Bedingungen, unter welchen die Stadtgemeinde die Benützung der Strassen für Tramwayanlagen gestattet, nicht durch Gesetz oder Verordnungen geregelt sind, sondern den Gegenstand einer Vereinbarung zwischen der Stadtgemeinde und der Tramwayunternehmung zu bilden haben und dass der Gemeinde kein Recht zusteht, zu verlangen, dass ihre diesbezüglichen Forderungen und Wünsche, welche übrigens im vorliegenden Falle von der Tramwaygesellschaft vollständig acceptirt worden sind, auch von der Staatsbehörde zur Bedingung von Genehmigungen gesetzt werden, welche diese Behörde in Ausübung der ihr gesetzlich zukommenden Competenz ausschliesslich vom Standpunkte der staatlichen Aufsicht über den Tramwayverkehr zu ertheilen findet. — Wie aus dieser Motivirung der angefochtenen Entscheidung hervorgeht und

wie überdies in der Gegenschrift des Handelsministeriums ausdrücklich hervorgehoben wird, wurde der Gemeinde durch die Entscheidung das Recht zur Aufstellung der oben angeführten Bedingung nicht abgesprochen; die Ablehnung der Aufnahme dieser Bedingung in den Consens ist vielmehr lediglich eine formelle, indem die Staatsbehörde ihre Verpflichtung, aber auch ihre Berechtigung zur Aufnahme jener Bedingung in den Act der Consentirung in Abrede stellt. Eben darum hatte auch das Erkenntniss des V. G. H. sich lediglich mit der Untersuchung der Formalfrage zu befassen, ob die Commune Wien berechtigt war, die Aufnahme der erwähnten Bedingung in den Consens zu begehren und ob dem entsprechend die Staatsbehörde diesem Begehren Folge zu geben verpflichtet war.

Der V. G. H. fand diese Frage zu bejahen. Da über die Concessionirung von Pferdeeisenbahnen und über die Consentirung der Betriebsanlagen derselben besondere Bestimmungen nicht bestehen und auch durch die in der Gegenschrift berufene Allerhöchste Entschliessung vom 25. Februar 1859 und Art. II der Verordnung vom 20. April 1861, R. G. Bl. Nr. 49, zur Frage nur só viel festgestellt erscheint, dass die Concessionirung solcher Unternehmungen und die Feststellung der Verkehrsbedingungen in den Wirkungskreis des Handelsministeriums fällt, die Tramwayunternehmungen aber gewiss den im § 15, ad 3 Gew.-Ges.-Nov. vom 15. März 1883 angeführten Unternehmungen periodischer Personentransporte beizuzählen sind, so folgt, dass bei der Consentirung der Betriebsanlagen solcher Unternehmungen die Bestimmungen der Gewerbeordnung zu beachten sein werden. Aus den Bestimmungen der §§ 26, 29 und 30 vorcitirten Gesetzes folgt aber, dass bei der Genehmigung von Betriebsanlagen zugleich alle jene Bedingungen und Beschränkungen festzustellen sind, welche nach irgend welcher Richtung bezüglich der Errichtung oder des Betriebes der Anlagen sich als nothwendig darstellen.

Dass diese Bedingungen und Beschränkungen sich nicht bloss auf gewerbepolizeiliche Momente im engeren Sinne zu beschränken haben, dass dieselben vielmehr alle, somit auch verkehrspolizeiliche Rücksichten umfassen sollen, folgt deutlich aus der Bestimmung des § 29, Abs. 2, ja aus der Bestimmung des § 30, Abs. 1, folgt, dass auch Einzelinteressen aus Anlass der Consentirung einer Betriebsanlage von

der Behörde wahrzunehmen sind, welche, wenn diese Einzelinteressen auch lediglich privatrechtlicher Natur sind, doch angewiesen wird, so weit als thunlich, deren Beilegung im gütlichen Wege zu versuchen und es muss als in der Intention des Gesetzes gelegen angenommen werden, dass, wenn eine gütliche Beilegung von nur Privatinteressen betreffenden Einwendungen bei der commissionellen Verhandlung erfolgt, auch dieses Moment in dem die Verhandlung erledigenden Acte, also in dem Consense für die Betriebsanlage den entsprechenden Ausdruck zu finden haben wird. Aus diesen gesetzlichen Bestimmungen ist somit zu folgern, dass allerdings ein von der Behörde ertheilter Consens für eine gewerbliche Betriebsanlage der genaue Ausdruck dessen zu sein hat, was sich nach den Ergebnissen der Verhandlung als das Rechtsverhältniss der consentirten Betriebsanlage, einerseits zu den öffentlichen und andererseits zu den Privatinteressen gestaltet hat.

Die von der Commune Wien bei der Verhandlung gestellte, von der Tramwaygesellschaft überdies angenommene Consensbedingung ist aber weiter keineswegs als eine solche anzusehen, welche lediglich die Sicherung privater Rechte und Interessen der Commune bezweckt, sie ist vielmehr eine Bedingung, welche auch auf Sicherstellung der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehres auf den Strassen abzielt und erscheint somit von der Commune nicht bloss in ihrer Eigenschaft als Eigenthümerin der Strassen, sondern auch in ihrer Eigenschaft als autonome Verwaltungsbehörde gestellt; ebendarum muss diese Bedingung als eine polizeiliche und daher öffentlich-rechtlichen Charakters angesehen werden. Für die Berücksichtigung solcher Bedingungen in dem Consense sprechen aber nicht bloss die Bestimmungen der §§ 26, 29, Ab. 2, und 30 Gew.-Ges.-Nov., sondern auch der Art. VI, Abs. 2 und 5 Gesetz vom 25. Mai 1880, R. G. Bl. Nr. 56, und Art. XIV, Abs. 3 und 9 Gesetz vom 31. December 1894, R. G. Bl. Nr. 2 ex 1895, welche Gesetze analoge Verhältnisse in Betreff der Localbahnen, beziehungsweise der Bahnen niederer Ordnung vor Augen haben und zu regeln bestimmt sind. Auch in diesen citirten gesetzlichen Bestimmungen kommt der Grundsatz zur Geltung, dass öffentliche Strassen für den Betrieb jener Bahnen nur mit Zustimmung der zur Erhaltung Verpflichteten in Anspruch genommen werden können und weisen dieselben darauf hin, dass die Zulässigkeit

und die Bedingungen der Strassenbenützung besonders festzustellen sind.

Da im concreten Falle, wo es sich um die Herstellung einer gewerblichen Neuanlage handelte, die Disposition über den Strassengrund unbestritten der Commune Wien, und zwar mit der Rechtsfolge zusteht, dass ohne ihre Zustimmung der Consens mit voller Rechtswirkung und unbedingt nicht ertheilt werden konnte, so musste diesem Moment in dem Consense für die Anlage umsomehr Rechnung getragen werden, als die Behörde keineswegs darauf sich beschränkte, den Consens unter der im § 30 Gew.-Ges.-Nov. enthaltenen Beschränkung zu ertheilen und als andere von der Commune aufgestellte und von der Tramwaygesellschaft gleichfalls acceptirte Bedingungen in dem Consense selbst anstandslos Aufnahme gefunden haben.

Nr. 5.

Bei vorläufiger Einlagerung des Frachtgutes nach § 55 B.-R. haftet die Bahn für die Beschaffenheit desselben nur gegenüber dem Absender, und zwar nach Maassgabe des mit demselben getroffenen Abkommens. Der Empfänger kann diese Haftung nicht kraft eigenen Rechtes, sondern nur dann und insoweit geltend machen, als ihm der Absender seine bezüglichen Rechte abgetreten hat.

(Entscheidung des Bagatellgerichtes in Handelssachen in Wien vom 20. Februar 1895, Z. 57714.)

In der Station G. wurde am 28. September 1893 ein Waggon Gerste an eine Firma in Wien aufgegeben. Die Gerste langte am 8. October 1893 in Wien in durchnässtem Zustande an, und wurde der durch die Durchnässung zugefügte Schaden von Sachverständigen auf 32 fl. 50 kr. festgestellt. Durch die Erhebungen wurde constatirt, dass das Getreide in trockenem Zustande zur Bahn zugeführt wurde. Da jedoch ein Waggon nicht zur Verfügung stand und auch in den Magazinen der Station kein Platz vorhanden war, wurde das in Säcke gefüllte Getreide auf einer offenen Bahnhoframpe abgeladen und daselbst mit Theerdecken zugedeckt, um es vor den Folgen des Wetters zu schützen. Diese Abladung wurde jedoch von der Bahn nur unter der Bedingung gestattet, dass der Aufgeber einen Revers unterfertigte, in welchem er erklärte, dass er die Bahn für die aus dieser Art der Lagerung entstehenden Folgen nicht verantwortlich mache, überdies wurde im Frachtbriefe einverständlich bemerkt, dass bis zu der Herbeischaffung des Waggons und der Verladung

das Getreide von der Bahn nur in einstweilige Verwahrung genommen wurde. Während der Lagerung im Freien trat Regenwetter ein und das Getreide wurde trotz der Theerdecken theilweise durchnässt. Nach Herbeischaffung des Waggons wurde die Verladung von dem Aufgeber selbst vorgenommen, wodurch während des Transportes die Feuchtigkeit der durchnässten Säcke sich theilweise auch den trockenen Säcken mittheilte.

Der Empfänger begehrte nun mittelst Klage beim Bagatellgerichte für Handelssachen in Wien den Ersatz von der Bahn, weil die in dem Frachtbriefe nicht ersichtlichen Vereinbarungen mit dem Absender ihm, dem sie unbekannt waren, nicht nachtheilig sein können, und weil die Bahn überhaupt nicht berechtigt gewesen ist, falls sie nicht genügend Localitäten zur Verwahrung hatte, das Getreide zu übernehmen, und somit für die Folgen ihrer Handlungsweise dem Empfänger verantwortlich sei.

Das Klagebegehren wurde abgewiesen.

Gründe:

Der Kläger macht geltend, dass die Bahn von dem Momente der Uebernahme des Getreides am 29. September 1893 dem Empfänger für die Sendung verantwortlich ist und der im Frachtbriefe nicht ersichtliche Revers dem Empfänger gegenüber, dem er nicht bekannt war, auch keine rechtliche Wirkung haben könne. Die Bahn sei nach dem Betriebsreglement gar nicht berechtigt gewesen, das Getreide zu übernehmen, wenn sie nicht entsprechende Localitäten gehabt hat; hat sie es aber gethan, so hat sie den hierdurch entstandenen Schaden zu tragen. Nach § 55 B.-R. vom 10. December 1892, R. G. Bl. Nr. 207, ist die Bahn allerdings nur dann verpflichtet, die ihr zugeführten Güter, deren Beförderung nicht sofort erfolgen kann, in Verwahrung zu übernehmen, wenn die Räumlichkeiten es gestatten. Hiermit ist aber nicht ausgesprochen, dass der Bahn nicht auch gestattet ist, mit Zustimmung des Frachtgebers solche Güter in Verwahrung zu nehmen, wenn die entsprechenden Räumlichkeiten nicht vorhanden sind, falls nur der Absender einverstanden ist, dass diese Güter anders als in gedeckten Räumen verwahrt werden. In dem vorliegenden Falle war es dem Absender bekannt, dass die Bahn keine gedeckten Räumlichkeiten besass, und die Bahn hat, wenn sie auch

nach § 55 B.-R. hierzu nicht verpflichtet war, dennoch mit dem Einverständnisse des Absenders, die Waaren im Freien zu lagern, dieselben übernommen, nachdem der Absender die Bahn von der Haftung, welche aus dieser Verwahrung entstehen konnte, enthoben hat. Hierzu war die Bahn berechtigt, weil ja ein Verbot, Güter in dieser Weise mit Einverständniss des Absenders anzunehmen, nicht vorliegt. Nach § 55 B.-R. haftet die Bahn bis zur Uebernahme des Gutes zur Beförderung nur als Verwahrerin, und ist während dieser Zeit die Verantwortlichkeit nach Inhalt der allgemeinen Gesetze und des geschlossenen Vertrages zu beurtheilen, da im Betriebsreglement keine besonderen Bestimmungen enthalten sind, welche die Haftung der Bahn während der Dauer des Verwahrungsvertrages besonders regeln.

Da nun der Vertrag mit dem Absender dahin geschlossen wurde, dass die Bahn die Haftung für die durch die Art der Lagerung entstehende Beschädigung nicht tragen solle, so ist die Bahn auch für diesen Schaden nicht verantwortlich, daher die Klage unbegründet.

Der Kläger hat sich aber auch darauf berufen, dass der Inhalt des Frachtbriefes für ihn als Empfänger allein maassgebend sei und im Momente der Aufdrückung des Stempels der Bahn am 29. September 1893 erwiesenermaassen das Getreide trocken war, weshalb die Bahn, ohne Rücksicht auf das Rechtsverhältniss zu dem Absender, ihm, dem Empfänger gegenüber, verantwortlich sei.

Allein diesbezüglich muss der Kläger darauf verwiesen werden, dass nach § 54 B.-R. der Frachtvertrag in dem Momente perfect wird, in welchem die Versandtstation Gut und Frachtbrief zur Beförderung (nicht nur zur vorläufigen Verwahrung) annimmt, dass somit der Stempel vom 29. September für den Frachtvertrag unmaassgeblich und nur der Stempel vom 4. October, nach erfolgter Verladung in den Waggon, für den Frachtvertrag massgebend ist. Die Bahn ist sonach nach Inhalt des Frachtbriefes erst vom 4. October an dem Kläger nach den Grundsätzen des Betriebsreglements für den Zustand des Gutes verantwortlich. Demzufolge geht aus den citirten Bestimmungen des Betriebsreglements Nachstehendes hervor.

Erst mit dem Eintritte der Beförderungsmöglichkeit, dann aber auch sofort, verwandelt sich der im vorliegenden Falle gemäss § 55 B.-R. geschlossene vorläufige Verwahrungs-

vertrag in einen Frachtvertrag, dessen formeller Abschluss gemäss § 54 B.-R. durch Aufdrückung des neuerlichen Datumstempels (Abfertigungstempels) auf den Frachtbrief bewirkt wird. Von diesem Zeitpunkte an — 4. October 1893 — der auch für den Anfang der Lieferzeit maassgebend ist, hat die Bahn auch die Verantwortung für Verlust und Beschädigung nach den Grundsätzen des Betriebsreglements, also auch dem Empfänger gegenüber, sobald er den Frachtbrief übernommen hat. Während der Dauer der Verwahrung aber haftet die Bahn als Verwahrerin, nicht infolge des Frachtbriefes, also auch nicht unmittelbar dem Empfänger, sondern nur infolge des Verwahrungsvertrages mit dem Absender. Dem Empfänger gegenüber haftet die Bahn aus dem Verwahrungsvertrage nur insofern, als die Rechte des Absenders auf ihn übergegangen sind, somit auch nur in dem Grade, als sie dem Absender verantwortlich geworden ist. Da nach dem Vertrage zwischen dem Absender und der Bahn die letztere für die Durchnässung während der vorläufigen Verwahrung nicht verantwortlich ist, der constatirte Schade aber während dieser Zeit entstanden ist, so steht fest, dass der Empfänger, auf den die Rechte des Absenders aus dem Verwahrungsvertrage übergegangen sind, einen Anspruch gegen die Bahn nicht stellen kann.

Auch vom 4. October an, als der Frachtvertrag perfect wurde, liegt ein Verschulden der Bahn in dem Verladen des Getreides nicht vor, da dasselbe schon nass einwaggonirt wurde und die Mittheilung der Feuchtigkeit an benachbarte trockene Säcke auch nur eine Folge der vom Absender selbst vorgenommenen Verladung des nassen Getreides ist.

Nr. 6.

Die Rente für die Witwe und der Erziehungsbeitrag für die Kinder des bei einer Zugsentgleisung getödteten Bahnbediensteten sind unter Berücksichtigung der ihnen aus dem Pensionsfonds der Bahn zukommenden Beträge zu bemessen. Erwerbsunfähige Kinder des Verunglückten haben dann keinen Anspruch auf ein besonderes Versorgungscapital, wenn auch der Verunglückte nach seinem Familienstande und seinen Einkommensverhältnissen nicht im Stande gewesen wäre, ihnen ein solches zu hinterlassen.

(Entscheidung des O. G. H. vom 20. Februar 1895, Z. 2156; Abänderung des Urtheiles des O. L. G. Wien vom 2. Januar 1895, Z. 16788; Bestätigung des Urtheiles des H. G. Wien vom 23. September 1894, Z. 184026.)

Infolge Entgleisung des Zuges wurde der im Dienste der k. k. Staatseisenbahnen stehende Conducteur B. derart verletzt, dass er noch am nämlichen Tage starb. Mit Berufung auf § 2 des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, begehrte die Witwe B. im eigenen Namen und in jenem der vier hinterlassenen Kinder von dem k. k. Eisenbahnärar an Schadenersatz die Zahlung des Betrages von 22.100 fl. oder für sich selbst eine Rente von 500 fl. bis zu ihrer Wiederverehelichung oder ihrem Tode, für die erwerbsfähige minderjährige Tochter C. ein Versorgungscapital von 1000 fl. und für jedes der drei übrigen unversorgten minderjährigen Kinder ein Versorgungscapital von 1000 fl. und bis zur vollen Selbsterhaltungsfähigkeit noch eine Rente von jährlichen 300 fl.

Das Gericht erkannte unter Abweisung des Klagebegehrens rücksichtlich der C. und theilweiser Stattgebung des übrigen Klageinhaltes der Witwe B. eine jährliche Rente von 76 fl. 37 kr. vom Todestage des B. an bis zu ihrer Wiederverehelichung oder ihrem Tode, und jedem der drei minderjährigen unversorgten Kinder eine jährliche Rente von 50 fl. vom Todestage des Vaters an bis zur Selbsterhaltungsfähigkeit als Schadenersatz zu.

Gründe:

Da von geklagter Seite ein die Haftpflicht nach § 2 des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, ausschliessender Umstand weder geltend gemacht wurde, noch geltend gemacht werden konnte, ist es zweifellos, dass im vorliegenden Falle in Betreff der Schadenersatzpflicht das eben bezogene Gesetz, demnach der § 1327 a. b. G. B. Anwendung findet, wonach, wenn aus einer körperlichen Verletzung der Tod des Verletzten erfolgt, der hinterlassenen Gattin und den Kindern des Getödteten dasjenige ersetzt werden muss, was ihnen hierdurch entgangen ist. Es muss sich also gegenwärtig gehalten werden, dass, wenn auch in ethischer Beziehung der Tod eines Vaters für die hinterbliebene Familie ein nicht hoch genug anzuschlagender Verlust ist, doch die privatrechtliche Entschädigung durch den Rahmen des § 1327 a. b. G. B. abgegrenzt ist. Es ist im Sinne dieser Gesetzesstelle gelegen, dass bei der Berechnung des Schadenersatzes nur die fixen Bezüge des Verunglückten zur Zeit des Unfalles zur Grundlage genommen werden, da das erkennende Gericht

nur mit feststehenden Factoren rechnen und sich nicht mit einer Wahrscheinlichkeitsrechnung befassen darf, demnach weder auf die Länge der Zeit, während welcher der Verunglückte wahrscheinlich noch Dienste geleistet haben würde, wenn ihn nicht der Unfall betroffen hätte, noch auch auf die Anhoffung künftiger Beförderung reflectiren kann, welche von mannigfachen Zufälligkeiten und Umständen, die oft ausser aller menschlichen Berechnung liegen, abhängig erscheint. Es ist unbestritten, dass der verunglückte B. zur Zeit des Unfalles an Jahresgehalt 400 fl., an Quartiergeld pro Jahr 120 fl. und an Bekleidungsbeitrag pro Jahr 40 fl. hatte. Ausserdem behauptet die klägerische Partei, dass B. an Meilengeldern jährlich 240 fl. bezogen habe, was übrigens von geklagter Seite bestritten wird. Was nun die Meilengelder betrifft, so ist wohl notorisch, dass ein zu Fahrten verwendeter Conducteur Meilengelder bezieht, allein diese Meilengelder können nicht unter die fixen Bezüge gerechnet werden, weil sie zur Voraussetzung die Verwendung des betreffenden Eisenbahnbediensteten zu Fahrten haben, und stellen sich überdies als eine Vergütung der mit dem Fahrdienste verbundenen Mehrauslagen dar, können daher nicht zur Grundlage der Berechnung des den Hinterbliebenen gebührenden Schadenersatzes genommen werden. Letzteres gilt auch von dem Bekleidungsbeitrag, weil dieser zur Befriedigung der persönlichen Bedürfnisse des Verunglückten diente. Es verbleiben daher nur Gehalt per 400 fl. und Quartiergeld per 120 fl., zusammen 520 fl. als Grundlage der Schadensbemessung. Wenn man nun selbst die Meilengelder insoweit berücksichtigt, dass man annimmt, der Verunglückte habe den Betrag per 240 fl. an Meilengeldern zur Bestreitung des seine eigene Person betreffenden Unterhaltes verwendet; wenn man weiters als zur Bestreitung dieses Unterhaltes nöthig den Bekleidungsbeitrag per 40 fl. und den weiteren gewiss nicht zu hoch gegriffenen Betrag per 100 fl. annimmt, so dass auf die Person des Verunglückten selbst ein Unterhaltsbetrag per 380 fl. pro Jahr entfällt, so verbleibt für die Hinterbliebenen ein Betrag von 420 fl., wovon nach dem von der geklagten Partei selbst angelegten Maassstabe auf die Witwe die Hälfte per 210 fl. entfällt, während die andere Hälfte per 210 fl. den minderjährigen drei Kindern gebührt. Die minderjährige C. kommt hier nicht in Betracht, da dieselbe nach Inhalt der Klage bereits 22 Jahre alt ist und

deshalb als selbsterhaltungsfähig angesehen werden muss, zumal auch in der Klage für dieselbe keine Rente begehrt wird. Von dem auf die Witwe B. entfallenden Betrag per 210 fl. ist jedoch die Pension jährlicher 133 fl. 33 kr., welche sie zugestandenermaassen von dem k. k. Eisenbahnärar bezieht, in Abrechnung zu bringen, da sonst das k. k. Eisenbahnärar diesen Betrag doppelt, einmal als Pension und dann als Schadenersatzbetrag zu zahlen hätte. Es verbleibt daher der Restbetrag per 76 fl. 67 kr. pro Jahr als Rente für die Witwe B.

Aus gleichem Grunde ist von dem auf die minderjährigen Kinder nach Obigem entfallenden Betrage jährlicher 210 fl. der Erziehungsbeitrag von zusammen 60 fl., welchen laut Decret die Witwe B. jährlich für die minderjährigen drei Kinder vom k. k. Eisenbahnärar erhält, in Abzug zu bringen, so dass ein Restbetrag per 150 fl. verbleibt, wovon ein Drittel, nämlich 50 fl. pro Jahr, auf jedes der eben genannten minderjährigen Kinder entfällt. Hiernach war der Witwe B. eine jährliche Rente von 76 fl. 37 kr. vom 1. November 1892 an bis zu ihrem Ableben oder, falls sie sich wieder verehelichen sollte, bis zum Zeitpunkte ihrer Wiederverehelichung, und den minderjährigen drei Kindern vom 1. November 1892 an bis zu ihrer Selbsterhaltungsfähigkeit eine jährliche Rente von je 50 fl. unbedingt zuzuerkennen.

Bemerkt wird, dass die Zuerkennung eines Entschädigungscapitales unstatthaft erscheint, da hierdurch die durch § 1327 a. b. G. B. gezogenen Grenzen der Entschädigung überschritten würden, vielmehr nur die Form der Rente dem dem § 1327 zu Grunde liegenden Principe entsprechend erscheint. Der Anspruch auf ein Versorgungscapital von je 1000 fl. für die minderjährigen drei Kinder erscheint schon deshalb unstichhältig, weil nach den klägerischerseits selbst geschilderten Vermögensverhältnissen des Verunglückten B. letzterer gar nicht in der Lage war, ein Versorgungscapital seinen Kindern zu geben, somit diesem Anspruche § 1327 a. b. G. B. entgegensteht.

Ueber Appellation beider Streittheile sprach das O. L. G. Wien in theilweiser Abänderung des erstrichterlichen Urtheiles jedem der vier minderjährigen Kinder das angesprochene Versorgungscapital im Betrage von 1000 fl. zu.

Gründe:

Bei Beurtheilung der auf Grund des § 1327 a. b. G. B. gestellten Entschädigungsansprüche der Kläger kommt zunächst das Einkommen des Verunglückten, von welchem sie den Unterhalt anzusprechen hatten, in Betracht. Dabei kommt es auf die Einnahmsquelle und den Rechtstitel der einzelnen Bezüge nicht an und dürfen selbst onerose Bezüge, wie z. B. im vorliegenden Falle die Meilengelder, nicht unberücksichtigt bleiben, weil der Bezugsberechtigte, wenngleich ihm derartige Bezüge mit Rücksicht auf die mit einer besonderen Dienstesverwendung verbundenen Mehrauslagen zugewiesen wurden, über diese Bezüge frei verfügen konnte, und selbst bei vollständigem Verbrauch derselben an seinem anderweitigen Einkommen erspart hätte. Es war also bei Bemessung der Entschädigung davon auszugehen, dass der verunglückte Conducteur B. ein fixes Jahreseinkommen von 560 fl. und überdies Meilengelder bezogen hat, deren mit 240 fl. angegebene Ziffer jedoch von geklagter Seite bestritten wird. Da der Unterhaltsanspruch der Angehörigen bei Verbesserung der Vermögensumstände des Familienoberhauptes sich erhöhen würde, war aber auch darauf Bedacht zu nehmen, dass der am 26. October 1845 geborene B., wenn er nicht im Dienste verunglückt wäre, eine Erhöhung seiner Bezüge zu gewärtigen hatte.

Dies erscheint um so wahrscheinlicher, als die Dienstleistung des Verunglückten eine tadellose war, was unbestritten ist, und für den guten Gesundheitszustand desselben vor dem Unglücksfalle schon die Erwägung spricht, dass die Bahnverwaltung den schweren und verantwortlichen Dienst eines Conducteurs durch einen kranken Bahnbediensteten unmöglich hätte versehen lassen, ein gegentheiliger Beweis seitens des geklagten Streittheiles aber nicht angeboten ist. Andererseits sind von den Entschädigungsansprüchen die Pension der Witwe und der den Kindern zuerkannte Erziehungsbeitrag in Abzug zu bringen, weil diese Bezüge wenigstens theilweise das ersetzen, was die Angehörigen von B. an Unterhalt anzusprechen hatten, und der Umstand, dass der Pensionsfonds, wie im Processe erwiesen, zum Theile durch Besoldungsabzüge der Theilnehmer gebildet wird, ohne rechtlichen Belang erscheint. Unter diesen Umständen muss die der Witwe B. und den drei minderjährigen Kindern zu-

erkannte Rente selbst in dem Falle, dass die Meilengelder nicht jährlich 240 fl. betragen haben sollten, als angemessen bezeichnet werden, und war in dieser Richtung der Beschwerde beider Streittheile keine Folge zu geben. Durch diese Rente ist jedoch der Entschädigungsanspruch der Kläger nicht gänzlich getilgt, sondern es war allen vier Kindern überdies ein Versorgungscapital zuzusprechen, weil der Verlust des Vaters sich zwar nicht durch eine Geldsumme ersetzen lässt, dieser Verlust aber einigermaassen ausgeglichen werden kann, wenn den Kindern des im Dienste durch fremdes Verschulden Verunglückten eine Geldsumme zuerkannt wird, welche ihre Lebensstellung erleichtert und ihr Fortkommen ermöglicht. In dieser Richtung war daher der Appellation der Kläger stattzugeben und jedem der vier minderjährigen Kinder als Versorgungscapital der den Verhältnissen entsprechende Betrag per 1000 fl. zuzusprechen. In Ansehung des Abfindungsbetrages per 22.100 fl. war das erstrichterliche Urtheil unter Hinweis auf dessen Begründung zu bestätigen

Der Revisionsbeschwerde des Geklagten stattgebend, fand der O. G. H. in Abänderung der oberlandesgerichtlichen Entscheidung den reformirten Theil des erstrichterlichen Urtheiles wieder herzustellen.

Gründe:

Nach § 1327 a. b. G. B. ist im Falle des aus einer körperlichen Verletzung erfolgten Todes nebst allen Kosten der hinterlassenen Frau und den Kindern des Getödteten das zu ersetzen, was ihnen durch das Ableben ihres Ernährers entgangen ist. Das Gesetz hat dadurch klar ausgedrückt, dass ausser den durch die körperliche Verletzung und durch den Tod verursachten Kosten nur das zu ersetzen sei, was die hinterlassene Frau und die Kinder des Getödteten bezogen haben würden, wenn die Verletzung nicht eingetreten und der Tod nicht erfolgt wäre. Dass im gegebenen Falle den Kindern des B. mehr entgangen wäre, als in erster Instanz denselben zugesprochen wurde, dass insbesondere B. bei seiner Stellung als Conducteur und bei seinem Familienstande jemals in die Lage gekommen wäre, für seine Kinder namhafte Summen in Ersparung zu bringen und denselben Versorgungscapitalien zu hinterlassen, ist umsoweniger anzunehmen, als nach den eigenen Angaben der Kläger B. im

allergünstigsten Falle erst im Alter von 58 Jahren, im Jahre 1903, das Maximum der für ihn erreichbaren Bezüge im Gesammtbetrage jährlicher 1080 fl. hätte erlangen können. Demzufolge kann der Anspruch auf Zuerkennung von Versorgungscapitalien als im Gesetze begründet nicht angesehen werden.

Nr. 7.

Der Versender, welchem das Verladen einer Sendung gepressten Heues auf offenen Bahnwagen obliegt, ist für alle Folgen mangelhafter Verladung dann directe und persönlich haftbar, wenn er die Verladevorschrift, welche in den Versandtstationen zur Einsicht der Parteien aufzuliegen hat, kennt und dennoch vorschriftswidrig verladet, beziehungsweise seine Leute, welche die Verladung besorgen, nicht entsprechend beaufsichtigt.

(Entscheidung des städt.-deleg. Strafbezirksgerichtes Brünn vom 28. Februar 1895, Z. 1574.)

Johann B. wurde vom städt.-deleg. B. G. Brünn der Uebertretung gegen die körperliche Sicherheit im Sinne des § 431 schuldig erkannt, begangen dadurch, dass derselbe in Kenntniss davon, dass zufolge der seit 1. Januar 1890 bestehenden Vorschrift bei der Verladung von gepresstem Heu auf offenen Eisenbahnwagen die mit Draht verschnürten, rechtwinkeligen Ballen gleichmässig zu schlichten und untereinander sowohl in der horizontalen, als in der verticalen Lage durch entsprechenden starken Draht haltbar zu verbinden sind, seit dem Bestande der Vorschrift wiederholt, insbesondere aber bei der am 31. October 1894 auf der Eisenbahnstrecke zwischen den Orten Billowitz und Obřan zum Theile vom Wagen herabgefallenen Heuladung die Verladung unter Ausserachtlassung dieser Vorschrift vornahm, und dass er durch diese Unterlassung in einer für ihn schon zufolge der obigen besonders bekannt gemachten Vorschrift und vermöge seines Berufes als Händler und Verlader erkennbaren Weise eine Gefahr für die körperliche Sicherheit von Menschen herbeiführte und wird hiefür gemäss § 431 St. G. zu einer Geldstrafe von 50 fl. zu Gunsten des Localarmenfonds in Hohenmauth, im Uneinbringlichkeitsfalle zu Arrest in der Dauer von 10 Tagen und gemäss § 389 St. P. O. zum Ersatze der Strafverfahrenskosten verurtheilt.

Dagegen wurden mit demselben Urtheile gemäss § 259, Abs. 2 St. P. O., die Angeklagten Michael Sl. und Anton T.

und gemäss § 259, Abs. 2, St. P. O. die Angeklagten Josef R. und Johann P. von der Anklage wegen der Uebertretung gegen die körperliche Sicherheit, begangen angeblich von Michael Sl. und Anton T. als bei der Eisenbahn angestellten Personen im Sinne des § 432 St. G. dadurch, dass sie im Dienste wiederholt, insbesondere aber bei der am 31. October 1894 zwischen Billowitz und Obřan herabgefallenen Heuladung die Vorschriftsmässigkeit der Verladung und namentlich die Beobachtung der eingangs angeführten Vorschrift zu prüfen unterliessen und durch diese Unterlassung die körperliche Sicherheit von Menschen gefährdeten und von Josef R. und Johann P. als bei der Verladung verwendeten Arbeiter im Sinne des § 431 St. G. dadurch, dass sie gleichfalls wiederholt, insbesondere aber bei der am 31. October 1894 zwischen Billowitz und Obřan herabgefallenen Heuladung die mehrerwähnte Vorschrift über die Verladung von Heuballen ausseracht liessen und auf diese Weise in einer für sie erkennbaren Art die körperliche Sicherheit von Menschen der Gefahr aussetzten, freigesprochen und gemäss § 390 St. P. O. insgesammt vom Strafkostenersatze losgezählt.

Gründe:

Zufolge der Vorschriften, welche für die Verladung von gepresstem Heu auf offenen Eisenbahnwagen bestehen und in dem seit 1. Januar 1890 giltigen Anhang IV zu den Zusatzbestimmungen des zwischen den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen getroffenen Uebereinkommens über die gegenseitige Wagenbenützung angeführt erscheinen, sind unter anderen die mit Draht verschnürten achteckigen Ballen gleichmässig zu schlichten und untereinander sowohl in der horizontalen als auch in der verticalen Lage durch entsprechend starken Draht haltbar zu verbinden.

In Gemässheit dieser Vorschrift hat somit die ganze Ladung eine compacte Masse zu bilden, um, wie der bahnamtliche Bericht de praes. 31. December 1894, Nr. 16047, sowie die Zeugenaussage des Eisenbahninspectors Theodor S. entnehmen lassen, die Stösse und Schwankungen, welchen die Ladung während der Fahrt ausgesetzt ist, Stand zu halten und eine Lockerung, sowie Verschiebung der Ballen und ein Herabgleiten derselben vom Wagen zu verhüten.

Der ausschliessliche Zweck der Vorschrift ist demnach darauf gerichtet, die Sicherheit des Verkehres zu erhöhen und hierdurch eine Gefährdung des Lebens, sowie der körperlichen Sicherheit von Menschen hintanzuhalten.

Der Angeklagte Johann B. gesteht, dass ihm obige Vorschrift vollinhaltlich bekannt war, und dass er in Ausübung seines Handelsgewerbes vertragsmässig wiederholt die Verladung von gepresstem Heu auf Eisenbahnwagen mit bordigen Wänden vornahm. Derselbe gesteht auch, dass er bei der Verladung nicht jeden einzelnen Ballen mit dem anschliessenden Ballen durch Draht verband, sondern dass er in horizontaler Lage nur jeden zweiten Ballen mittelst Drahtes verankerte, in verticaler Richtung aber bloss an den Spitzen die einzelnen Lagen durch Draht aneinander befestigte. Derselbe vermeint jedoch, dass er hiermit obiger Vorschrift entsprach und dass ihn somit eine strafrechtliche Verantwortlichkeit wegen Ausserachtlassung dieser Vorschrift nicht treffe.

Allein die von dem Angeklagten Johann B. der Vorschrift gegebene Auslegung vermag denselben nicht zu entlasten.

Dem zunächst entspricht dieselbe nicht dem oben angeführten Wortlaute der Vorschrift, welche die Drahtverkoppelung der Ballen untereinander anordnet, sodann aber auch nicht dem Zwecke derselben, da die alleinige verticale Drahtverbindung an der Aussenseite, wo die ganze Ladung ohnehin durch die diagonale Verschnürung mit Stricken zusammengehalten wird, die Lockerung und Verschiebung der Ballen ebensowenig hintanhalten kann, als die bloss an der Hälfte der Ballen vorhandene Drahtverankerung in horizontaler Richtung.

Die Auslegung der Vorschrift des Angeklagten bekundet somit zu mindesten eine höchst leichtfertige Auffassung der betreffenden Bestimmungen und wurde somit bereits an sich ein strafbares Verschulden des Angeklagten im Sinne des § 431 St. G. insofern begründet, als die Vorschrift, wie oben angeführt wurde, im Interesse der Sicherheit des Verkehres erlassen ist und somit eher eine ausdehnende als eine einschränkende, mindestens aber eine Auslegung erfordert.

Die Verantwortung des Angeklagten in Bezug auf die Art der Verankerung entspricht indes durchaus nicht den im

Laufe des Beweisverfahrens festgestellten Thatumständen. Denn selbst von den beiden durch den Angeklagten geführten Entlastungszeugen hat der Zeuge Wenzel K. angegeben, dass bei der von dem Angeklagten Johann B. bezogenen Heuladungen nur die äussersten Schichten mit Draht verankert, in den mittleren Schichten aber nur hie und da Drähte durchgezogen waren, während der Zeuge Daniel G. aussagte, dass von den Sendungen des Angeklagten die Ballen in verticaler Richtung nicht verkoppelt waren.

Ueberdies aber haben, als am 31. October 1894 eine von dem Angeklagten in Hohenmauth verladene Heuladung auf der Fahrt zwischen Billowitz und Obřan vom Wagen herabfiel und dadurch die Entgleisung von mehreren Wagen, die Zerreissung des Zuges und einen erheblichen Schaden verursachte, den Verlust von Menschenleben oder körperliche Beschädigungen aber nur durch einen Zufall nicht zur Folge hatte, die aus Anlass dieses Unfalles gepflogenen bahnamtlichen Erhebungen laut des hierüber eingelangten Berichtes de praes. 31. December 1894, Nr. 16047, ergeben, dass die einzelnen Ballen, welche nach der Entgleisung auf den Wagen noch vorgefunden wurden, weder in horizontaler, noch in verticaler Richtung untereinander verbunden waren, dass bei den abgerutschten Heuballen die Spur einer solchen Verbindung nicht constatirt werden konnte, und dass der Mangel einer entsprechenden Befestigung der Ballen untereinander hauptsächlich als Ursache der Verschiebung der Heuballen und deren Herabgleiten vom Wagen erscheine.

Mit dem Resultate der bahnamtlichen Erhebungen stimmt auch das Ergebniss des Beweisverfahrens bei der vor Gericht durchgeführten Hauptverhandlung überein, indem nach den Aussagen der Zeugen Theodor S., Carl T., Franz W. und Josef C. die auf den Wagen zurückgebliebenen Ballen der auseinander gefallenen Heuladung ohne eine Drahtverbindung nebeneinander lagen und nach den Aussagen der Zeugen Josef K., Franz Sch., Franz J., Fabian P., Josef M. und Hubert S. weder an den auf das Nebengeleise herabgefallenen und aufeinander liegenden Ballen eine Drahtverbindung wahrzunehmen war, noch auch unter den von den Rädern zerrissenen Ballen Theile eines Verankerungsdrahtes vorgefunden werden konnten.

Auf Grund dieser Feststellungen gewann daher das Gericht die Ueberzeugung, dass die von dem Angeklagten Johann B. bewirkten Verladungen von Heu wiederholt, ganz insbesondere aber bei der am 31. October 1894 zwischen Billowitz und Obřan auseinander gefallenen Ladung, den bestehenden Vorschriften nicht entsprachen und erkannte denselben demnach insofern als jede auch nur theilweise Ausserachtlassung dieser im Interesse der Sicherheit des Verkehres erlassenen Vorschriften schon im Hinblicke auf deren Zweck bei dem Angeklagten, als langjährigen Verlader, die Einsicht für die Möglichkeit einer Gefährdung des Lebens oder mindestens der körperlichen Sicherheit von Menschen hervorzurufen geeignet war, der Uebertretung gegen die körperliche Sicherheit im Sinne des § 431 St. G., deren Thatbestand hiermit gegeben ist, schuldig.

Dagegen konnte bei den mitangeklagten Arbeitern Josef R. und Johann P., welche die Verladungsvorschriften ihrem Wortlaute nach nicht kannten und auch nicht gelesen hatten, ferner auch nicht selbständig die Verladung bewirkten, sondern nur nach den Anordnungen ihres angeklagten Arbeitsgebers Johann B. und in Ausführung des Willens desselben handelten, das gleiche Maass der Einsicht wie von dem angeklagten Johann B. nicht vorausgesetzt und auch nicht die Verantwortlichkeit für die Ausführung der Anordnungen des angeklagten Johann B. auferlegt werden und wurden dieselben daher von der wider sie wegen der gleichen Uebertretung erhobenen Anklage gemäss § 259, Abs. 3 St. P. O. freigesprochen. Schliesslich wurden auf Grund der Rücktrittserklärung des öffentlichen Anklägers, die Angeklagten Michael S. und Anton T. von der Anklage wegen Uebertretung gegen die körperliche Sicherheit nach § 432 St. G. gemäss § 259, Abs. 2 St. P. O. losgesprochen.

Die dem angeklagten Johann B. zuerkannte Strafe wurde entsprechend der Grösse der Gefahr bemessen.

Erschwerend war bloss die Wiederholung.

Mildernd das theilweise Geständniss.

Ausspruch über die Strafkosten gründet sich auf die bezogenen Gesetzesstellen.

Die Verweisung der Privatbetheiligten auf den Civilrechtsweg erfolgte gemäss § 366 St. P. O., weil die Ergebnisse des Strafverfahrens nicht ausreichten, um auf Grund derselben über die Ersatzansprüche verlässlich urtheilen zu können.

Nr. 8.

1. Bei Schleppbahnen, für welche das Expropriationsrecht weder in Anspruch genommen wird, noch auch in Anwendung kommt, ist der Strasseneigenthümer berechtigt, seine Zustimmung zur Strassenbenützung durch die Bahnanlage von beliebigen Bedingungen abhängig zu machen, sofern diese gegen positive Gesetze nicht verstossen. 2. Eine Beanständung oder Zurückweisung gesetzlich zulässiger Bedingungen seitens der Staatsbehörde kann in dem Falle nicht erfolgen, als zwischen den Parteien ein Widerstreit nicht besteht. 3. Die Competenz des Handelsministeriums zur Genehmigung des Bahnbaues kann durch Parteienunciationen nicht ausgeschlossen werden.

(Entscheidung des V. G. H. vom 21. März 1895, Z. 1436.)

Die Gemeinde Wien bestritt in einer beim V. G. H. eingebrachten Beschwerde die Gesetzmässigkeit des von der Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen unterm 10. November 1893, Z. 158703, ertheilten, von dem Handelsministerium mit Erlass vom 9. März 1894, Z. 68438, aufrecht erhaltenen Bauconsenses zur Herstellung einer die Donauquaistrasse übersetzenden Schleppbahn der Hütteldorfer Bierbrauerei-Actiengesellschaft im Wesentlichen darum, weil dem Bauunternehmer nicht die Erfüllung aller jener Bedingungen zur consensmässigen Pflicht gemacht wurde, von welchen die Commune Wien bei der am 15. September 1893 durchgeführten politischen Begehungscommission ihre Zustimmung zur Benützung des Strassengrundes abhängig gemacht hat.

Die angefochtene Entscheidung wird nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, aufgehoben.

Wie aus den Administrativacten sich ergiebt, hat die Commune Wien die Benützung des Strassengrundes von nachstehenden Bedingungen abhängig gemacht:

1. Die Bewilligung zur Uebersetzung der Quaistrasse im II. Bezirke mittelst eines zwischen der Baugruppe *a* der Reihe XXXVII und der Donauuferbahn herzustellenden Geleises wird gegen eine sechsmonatliche Kündigungsfrist ertheilt.

2. Für die diesfällige Benützung des städtischen Grundes ist ein jährlicher Grundeigenthums-Anerkennungszins von 1 fl. pro Currentmeter laufenden Bahngeleises vom Tage der Fertigstellung an die städtische Hauptcasse zu entrichten.

3. Bei der Anlage des Bahngeleises ist das bestehende Strassenniveau beizubehalten, und darf dasselbe nur in den

Rinnsalen insofern eine Correctur erhalten, als dies zur Bahnanlage unbedingt nothwendig ist.

4. An jenen Stellen der Strassenrinnsale, wo durch die Anlage der Bahn der Abfluss der Tagwässer behindert wird, sind Sickergruben und Wasserleitungen herzustellen.

5. Für den eisernen Bahnoberbau ist ein System zu wählen und dem Magistrate zur Genehmigung vorzulegen, welches die volle Gewähr für die Zweckmässigkeit desselben bietet.

6. Das Bahngeleise ist innerhalb der Schienen und in einer Breite von je 1 Meter beiderseits des Geleises mit regulären Granitwürfelsteinen auszupflastern.

7. Das Bahngeleise sammt Zugehör und die Pflasterung an und in demselben ist durch den Eigenthümer der Schleppbahn stets in einem guten, den allgemeinen Verkehrsanforderungen entsprechenden Zustande zu erhalten.

8. Alle für die Bahnanlage, sowie für allfällige Sicherheitsvorkehrungen nothwendigen Herstellungen sind auf Kosten des Erbauers der Bahn nach Angabe des Stadtbauamtes auszuführen.

9. Der Bauherr hat jederzeit alle aus öffentlichen und aus Verkehrsrücksichten allenfalls nothwendig werdenden Abänderungen an der Bahnanlage auf eigene Kosten vorzunehmen und alle von der Gemeinde Wien erforderlich befundenen oder von derselben bewilligten Herstellung im Bereiche der gedachten Bahnanlage ohne irgend einen Entschädigungsanspruch zuzulassen.

10. Im Falle der Auflassung des Betriebes dieser Geleiseanlage, sei es infolge der Kündigung oder aus anderen Gründen, ist das Geleise binnen acht Tagen nach Ablauf der Kündigungsfrist, beziehungsweise nach erfolgter Aufforderung seitens der Gemeinde aus dem städtischen Grunde zu entfernen und der frühere Bestand der Strasse auf Kosten des Eigenthümers der Bahn wieder herzustellen; kommt derselbe diesem Auftrage in der gegebenen Frist nicht nach, so ist die Gemeinde Wien berechtigt, die betreffenden Arbeiten selbst vorzunehmen und sich diesfalls an dem Eigenthümer der Bahn schadlos zu halten.

11. Sowohl von dem Beginne der Bauarbeiten als auch von der Beendigung derselben ist an den Magistrat die schriftliche Anzeige zu erstatten.

Dass gegen eine dieser Bedingungen von Seiten der Bauunternehmung eine Einwendung erhoben worden wäre, ist durch die Administrativacten nicht erwiesen; gleichwohl erfolgte der Bauconsens bezüglich der von der Commune Wien gestellten Bedingungen mit der Einschränkung, dass dem Bauunternehmer die Beachtung der Forderungen der Commune Wien zwar auferlegt, diese Verpflichtung aber im Allgemeinen durch den Beisatz eingeschränkt wurde: „Jedoch nur in dem Maasse, als diese Forderungen einerseits sich auf den Bau und Betrieb der Schleppbahn beziehen und andererseits mit den bestehenden Verordnungen im Einklange stehen," wozu noch bemerkt wurde, dass insbesondere die Forderungen im Punkte 5 bis 8 nach Ansicht der Generaldirection mit der Verordnung vom 25. Januar 1879, R. G. Bl. Nr. 19, nicht im Einklange stehen.

Dieser Consens der k. k. Generaldirection hat durch das k. k. Handelsministerium lediglich eine Klarstellung dahin erfahren, dass die insbesondere beanständeten Bedingungen nicht jene unter 5 bis 8 angeführten, sondern nur die Bedingungen 5 und 8 seien.

Der V. G. H. hat die Beschwerde aus folgenden Erwägungen für begründet erkannt:

Nachdem es sich im vorliegenden Falle um die Herstellung einer Schleppbahn handelt, für welche das Expropriationsrecht weder in Anspruch genommen wurde, noch auch in Anwendung gekommen ist, die Benützung des Strassengrundes für die Zwecke dieser Schleppbahn somit einzig und allein von der Zustimmung der Commune Wien abhängig geblieben ist, war die Commune Wien gewiss berechtigt, diese ihre Zustimmung von beliebigen Bedingungen abhängig zu machen, sofern solche Bedingungen gegen positive Gesetze nicht verstossen.

Eine Beanständung oder Zurückweisung gesetzlich zulässiger Bedingungen seitens der Staatsbehörde konnte umsoweniger erfolgen, als — wie aus dem actenmässigen Thatbestande sich ergiebt — über die einzelnen Bedingungen zwischen den Parteien, d. i. der Commune Wien und der Hütteldorfer Bierbrauerei-Actiengesellschaft, ein Widerstreit überhaupt nicht bestanden hat.

In jedem Falle musste im Sinne der Vorschrift des § 16 der Verordnung des Handelsministeriums vom 25. Januar 1879,

R. G. Bl. Nr. 19, der ertheilte Bauconsens auch eine klare und präcise Bestimmung über die bei der politischen Begehungscommission in Form von Bedingungen gestellten Ansprüche der Commune Wien enthalten.

Schon dieser gesetzlichen Anforderung entspricht die angefochtene Entscheidung nicht, da der Beisatz, dass der Bauunternehmer zur Beachtung der Forderungen der Commune Wien nur in dem Maasse verpflichtet sein soll, als diese Forderungen sich auf den Bau und Betrieb der Schleppbahn beziehen und andererseits mit den bestehenden Verordnungen im Einklange stehen, es vollständig im Ungewissen und im Zweifel lässt, ob und inwieweit der Bauunternehmer zur Einhaltung auch der insbesondere nicht hervorgehobenen Bedingungen verpflichtet wurde.

Was nun aber die Beanständungen der Bedingungen 5 und 8 anbelangt, so konnte der V. G. H. nicht finden, dass eine dieser Bedingungen und insbesondere jede derselben im vollen Umfange gesetzlich nicht zulässig wäre.

Was zunächst die Bedingung sub 5 betrifft, so verlangt dieselbe im Zusammenhange mit den vorangehenden die Wahl eines solchen Systems für den eisernen Bahnoberbau, welches die volle Gewähr für die Zweckmässigkeit desselben, d. i. dafür bietet, dass durch den Bahnoberbau, wie er effectiv ausgeführt wird, den in den Bedingungen 3 und 4 besonders erwähnten Momenten und insbesondere den Verkehrsbedürfnissen Rechnung getragen wird.

Diese Bedingung zu stellen, war die Commune Wien als Eigenthümerin des Strassengrundes und Verwalterin der Strasse selbst berechtigt, da es ja klar ist, dass der Umfang der Einschränkung ihrer Rechte durch den Bahnoberbau sehr wesentlich durch die Beschaffenheit desselben bedingt ist.

Die Entscheidung des Handelsministeriums vermeint allerdings, dass diese Bedingung der Bestimmung des § 23 der Verordnung vom 25. Januar 1879, R. G. Bl. Nr. 19, widerstreite, weil die Genehmigung der Einrichtungen des Bahnoberbaues dem Handelsministerium zustehe; allein die Deutung, als ob durch die Bedingung 5 die Competenz des Handelsministeriums für die Genehmigung des Bahnbaues ausgeschlossen und derselben die Competenz des Magistrates substituirt werden sollte, kann nach dem Zusammenhange der

erwähnten Bedingung mit allen übrigen und nach ihrem Wortlaute nicht als richtig erkannt werden, da die Ausschliessung der amtlichen Competenz des Handelsministeriums durch Parteienunciationen überhaupt unmöglich ist und es sich bei der Bedingung 5 auch nicht um eine amtliche Genehmigung des Bahnbaues, sondern um ein vorläufiges Einverständniss zwischen den beiden betheiligten Parteien über ein Detail desselben gehandelt hat. Ganz die gleiche Bedeutung hat aber auch die sub 8 angeführte Bedingung, betreffend die Herstellung von Sicherheitsvorkehrungen.

Auch diese Bedingung zielt zunächst auf die Herstellung des Einverständnisses zwischen dem Bahnbauunternehmer und der Commune Wien über bestimmte Detailanlagen und keineswegs darauf ab, die Competenz des Handelsministeriums, beziehungsweise der Generaldirection über die Zulässigkeit der im gegenseitigen Einverständnisse der beiden Parteien projectirten Anlagen endgiltig zu erkennen, auszuschliessen.

Bei dieser Bedingung war aber überdies zu beachten, dass dieselbe auch eine durchaus vermögensrechtliche Bestimmung, nämlich die enthält, dass die Kosten für allfällige Sicherheitsvorkehrungen den Erbauer der Bahn zu treffen haben, welche Bedingung die Commune Wien in ihrer Eigenschaft als Eigenthümerin und Verwalterin der Strasse zu stellen umsomehr berechtigt erscheint, als ja eventuell sie die Lasten für die wegen des Bahnbetriebes nothwendigen Sicherheitsvorkehrungen zu tragen hätte.

Da sonach der V. G. H. der Anschauung war, dass die Commune Wien durch die von ihr gestellten Bedingungen überhaupt und durch die beanständeten Bedingungen 5 und 8 insbesondere nach keinerlei Richtung gesetzlichen Vorschriften entgegengehandelt hat — wie ausgeführt — die Commune Wien nach freier Selbstbestimmung die Zustimmung zur Benützung des Strassenkörpers für Bahnzwecke ertheilen oder verweigern und darum auch an Bedingungen knüpfen konnte, so vermochte der V. G. H. die mit der angefochtenen Entscheidung erfolgte Einschränkung der von der Commune Wien gesetzten Bedingungen nicht für gesetzlich begründet zu erkennen, weshalb die angefochtene Entscheidung nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, aufzuheben war.

Nr. 9.

Die Entscheidung über Fragen, welche aus der Ausübung des durch eine Eisenbahnconcession stipulirten staatlichen Einlösungsrechtes sich ergeben, gehört zur Competenz der Administrativbehörden.

(Entscheidung des O. G. H. vom 8. Januar 1895, Z. 14831 ex 1894; Abänderung der Entscheidung des O. L. G. Prag vom 9. October 1894, Z. 23007 und des L. G. Prag vom 4. September 1894, Z. 42242.)

Auf Grund des Protokollarübereinkommens vom 25. Juli 1892, betreffend die Einlösung der P.-D. Eisenbahn durch den Staat und speciell des § 7 dieses Uebereinkommens, womit sich die Staatsverwaltung zur Uebernahme des Personales der eingelösten Bahn verpflichtet hat, klagte die P.-D. Bahn das k. k. Eisenbahnärar vor dem L. G. Wien unter freiwilliger Vertretungsleistung des B. wegen Uebernahme des gesellschaftlichen Directors B. nach dem bestehenden Dienstvertrage und Zahlung von 20.377 fl. 32. kr. Die Klage wurde erstrichterlich wegen Unzuständigkeit des angerufenen Gerichtes zurückgewiesen, weil gemäss Art. 272 H. G. die Geschäfte der für den Transport von Personen bestimmten Anstalten, somit auch jene der Eisenbahnen, wenn sie gewerbsmässig betrieben werden, als Handelsgeschäfte anzusehen sind, daher das Unternehmen der Eisenbahnen unter der angegebenen Voraussetzung als Handelsgewerbe im Sinne des Handelsgesetzbuches erscheint, mit der vorliegenden Klage aber die Uebernahme des gesellschaftlichen Directors B. mit allen demselben aus dem mit der Klägerin abgeschlossenen Dienstvertrage zustehenden Rechten und Pflichten als obersten, leitenden Organes von Seite des k. k. Eisenbahnärars in Gemässheit des § 7 des zwischen dem letzteren und der Actiengesellschaft der k. k. priv. P.-D. Eisenbahn abgeschlossenen Protokollarübereinkommens vom 25. Juli 1892, betreffend die Einlösung des Unternehmens der genannten Eisenbahn durch den Staat, begehrt wird, daher diese Klage eine Streitigkeit aus der Veräusserung eines bestehenden Handelsgewerbes zwischen den Contrahenten zum Gegenstande hat, zu deren Entscheidung gemäss § 39 Einf. Ges. zum H. G. ohne Rücksicht auf die Eigenschaft der streitführenden Theile das Handelsgericht berufen erscheint.

Ueber Recurs der Klagsseite behob das O. L. G. Prag den angefochtenen Bescheid und verordnete dem Gerichte erster Instanz die gesetzmässige Erledigung der Klage unter

Absehen von dem Abweisungsgrunde; denn die Unzuständigkeit des Landesgerichtes in Prag zur Entscheidung dieser Rechtssache ist keine offenbare; es war daher die Klage nach § 1 J. N. keineswegs von amtswegen zurückzuweisen, sondern den Parteien die Erhebung der Einwendung der Incompetenz zu überlassen, weshalb der angefochtene Bescheid behoben und das weitere gesetzliche Verfahren angeordnet wurde.

In Stattgebung des Revisionsrecurses des Geklagten verordnete der O. G. H. unter Abänderung beider untergerichtlichen Entscheidungen dem ersten Richter, die Klage, da sie einen vor die Verwaltungsbehörden gehörigen Gegenstand betrifft, als zur Einleitung eines gerichtlichen Verfahrens nicht geeignet der Klägerin zurückzustellen.

Gründe:

Die Klägerin hat in ihrem Recurse wider den erstgerichtlichen Bescheid mit Recht geltend gemacht, dass es sich im vorliegenden Falle nicht um eine Veräusserung, sondern um die Einlösung der Bahn, somit um eine Form der Ausübung des staatlichen Hoheitsrechtes auf den Heimfall handle. Dieses Hoheitsrecht wird im § 8 der Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, geregelt und in Betreff des vor Ablauf der Concessionsdauer eintretenden Einlösungsrechtes des Staates kommt der Schlusssatz des § 10 dieser Verordnung in Betracht. Da nun nach § 13 dieser Verordnung Angelegenheiten, welche sich auf die Vollziehung derselben beziehen, vom Rechtswege ausgeschlossen sind und vor die administrativen Behörden gehören, die Einlösung der Bahn aber, wie die Klägerin selbst hervorgehoben hat, nur eine Form der Ausübung des Heimfallrechtes darstellt, und in dem der Klage zu Grunde gelegten Protokollarübereinkommen vom 25. Juli 1892 ein Abgehen von der vorcitirten Competenzbestimmung weder im Allgemeinen, noch insbesondere hinsichtlich der im § 7 dieses Uebereinkommens vorgesehenen Uebernahme der Beamten enthalten ist, die Bestimmung des § 13 der Ministerialverordnung vom 14. September 1854 aber mit Rücksicht auf ihre uneingeschränkte Fassung auf alle, sich aus einer Eisenbahnconcession ergebenden Angelegenheiten anzuwenden ist, so ergiebt sich, dass die mit der vorliegenden Klage angeregte Frage nicht von den Gerichten zu entscheiden ist, sondern vor die administrativen Behörden gehört.

Demgemäss ist dem die Zurückweisung der vorliegenden Klage wegen absoluter Incompetenz der Gerichte anstrebenden Revisionsrecurse der Finanzprocuratur stattzugeben und gemäss § 1 J. N. in Abänderung beider untergerichtlicher Entscheidungen die Zurückstellung der Klage wegen Unstatthaftigkeit eines gerichtlichen Verfahrens zu verordnen.*)

---

*) Zur weiteren Begründung der oberstgerichtlichen Entscheidung wurden im Laufe der Berathung noch folgende Ausführungen zur Geltung gebracht:

Es besteht kaum ein Zweifel darüber, dass von den drei in der staatsrechtlichen Literatur vertretenen Anschauungen über die juristische Natur der Eisenbahnconcession — nämlich: 1. Sie ist ein Vertrag rein privatrechtlicher Natur; 2. sie ist ein der Revocation unterliegender Hoheitsact; 3. sie ist ein Hoheitsact unter gleichzeitiger Gewährung von Privatrechten — für das österreichische Recht mit Rücksicht auf die bestehende Gesetzgebung die dritte begründet erscheint. Die §§ 9, 10 und 13 der Ministerialverordnung vom 14. September 1854 lassen diesen Standpunkt des österreichischen Rechtes klar hervortreten. Von dieser Natur der Concession als zugleich Privatrechte begründenden Hoheitsactes ausgehend, ergiebt sich zunächst die Bedeutung des § 13 der obigen Verordnung, wonach „Angelegenheiten, welche sich auf die Vollziehung dieser Bestimmungen" — nämlich sämmtlicher Bestimmungen dieser Verordnung — „beziehen, von dem Rechtswege ausgeschlossen sind und vor die administrativen Behörden gehören". Mit Rücksicht auf die ganz allgemeine Fassung dieser Competenznorm unterliegt es keinem Zweifel, dass durch dieselbe auch die Judicatur über die im Rahmen der mehrerwähnten Verordnung und auf Grund derselben zwischen dem concessionirenden Staate und den Concessionären, beziehungsweise ihren Rechtsnachfolgern begründeten Privatrechte, welche in materieller Richtung gewiss nach § 13 a. b. G. B. zu beurtheilen sind, den ordentlichen Gerichten entzogen und den administrativen Behörden zugewiesen wird. In diesem Sinne liegen bereits wiederholte Entscheidungen des obersten Gerichtshofes vor. Nun ist freilich in der Verordnung vom 14. September 1854 eine ausdrückliche Bestimmung über die Berechtigung des Staates zur Einlösung einer Eisenbahn vor Ablauf der Dauer des Privilegiums nicht enthalten. Der § 8 regelt nur das Heimfallsrecht nach Ablauf der Concessionsdauer. Aber dieser Umstand ist nicht entscheidend, denn diese Verordnung regelt nicht alle concessionsmässigen Beziehungen zwischen dem Staate und den Concessionären, sondern eröffnet in dieser Hinsicht dem Ermessen, beziehungsweise Uebereinkommen der betheiligten Factoren einen weiteren Spielraum. In dieser Richtung ist namentlich der Schlussabsatz des § 10 massgebend, woselbst bestimmt wird: „Die vorstehenden Verpflichtungen der Eisenbahnunternehmungen sind insofern maassgebend, als in der diesfälligen Concessionsurkunde nicht eine besondere Ausnahme festgesetzt ist. Es bleibt nämlich dem Ermessen der Staatsverwaltung überlassen, einer Eisenbahnunternehmung nach den obwaltenden besonderen Verhältnissen eine oder die andere Verbindlichkeit zu erleichtern oder andererseits in ganz besonderen Fällen, z. B. wenn von der Staatsverwaltung eine Zinsengarantie für das Unternehmen übernommen wird etc., bei Ertheilung der Concession die Erfüllung noch anderweitiger Verbindlichkeiten zur Bedingung zu machen."

Nr. 10.

Zulässigkeit des Zeugenbeweises zum ewigen Gedächtnisse über die Thatumstände eines Unfalles, wenn zu befürchten ist, dass sich die Zeugen in der Folge wegen Verstreichens geraumer Zeit seit dem Unfalle an einzelne Thatumstände nicht mehr genau erinnern könnten.

(Entscheidung des O. G. H. vom 15. Januar 1895, Z. 444; Abänderung der Entscheidung des O. L. G. Krakau vom 24. October 1894, Z. 15470, und des Kreis- als Handelsgerichtes Neu-Sandec vom 11. August 1894, Z. 5622.)

Der Locomotivführer J. N. der k. k. St. B. wurde am 14. November 1892 in der Station St. infolge eines beim

---

Mit Rücksicht hierauf muss auch auf den Inhalt der einschlägigen Concessionsurkunden eingegangen werden; und in der That findet sich bereits in der ersten hierher gehörigen, wichtigsten, unter ausdrücklicher Berufung auf das Eisenbahnconcessionsgesetz erlassenen Concessionsurkunde vom 25. Juni 1870, R. G. Bl. Nr. 97, in den §§ 19 und 20 das staatliche Einlösungsrecht vor Ablauf der Concessionsdauer normirt. Analoge Bestimmungen finden sich in den die Nebenstrecken betreffenden Concessionsurkunden, und zwar vom 4. Juli 1872, R. G. Bl. Nr. 142, im § 8, vom 30. September 1881, R. G. Bl. Nr. 115, in den §§ 9 und 10, und vom 23. December 1882, R. G. Bl. Nr. 2 ex 1883, im § 9. Bei dieser Sachlage muss wohl zugestanden werden, dass auch die Normirung des staatlichen Einlösungsrechtes vor Ablauf der Concessionsdauer im vorliegenden, wie in den sehr zahlreichen analogen, andere Eisenbahnen betreffenden Fällen auf Grund der mehrerwähnten, die Ertheilung von Concessionen für Privateisenbahnbauten regelnden Verordnung erfolgt, mithin als ein staatlicher Hoheitsact anzusehen ist, und mit Rücksicht auf § 13 dieser Verordnung auch jene Angelegenheiten, welche die Vollziehung der Bestimmungen über das genannte Einlösungsrecht betreffen, vom Rechtswege ausgeschlossen sind. Für die vollständige Erörterung der Frage ist übrigens noch ein Umstand hervorzuheben. Die Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes in Betreff der k. k. priv. P.-D. Eisenbahn ist nämlich nicht auf Grund der angeführten Bestimmungen der betreffenden Concessionsurkunden, sondern auf Grund des dem Gesetze vom 11. April 1886, R. G. Bl. Nr. 66, beigeschlossenen Protokollarübereinkommens vom 26. April 1884 erfolgt. Im Art. III dieses Uebereinkommens, welches in seiner äusseren Form nicht als eine Concessionsurkunde, sondern als ein Vertrag erscheint, wird dem Staate — unbeschadet der ihm auf Grund der bestehenden Concessionsurkunden zustehenden Einlösungsrechte — das Recht eingeräumt, vom 1. Januar 1892 angefangen die P.-D. Eisenbahn und die D.-B. Eisenbahn gleichzeitig unter den dort näher bestimmten Modalitäten einzulösen. Auf Grund dieses Artikels und des Art. III des Gesetzes vom 11. April 1886, R. G. Bl. Nr. 66, ist dann das staatliche Einlösungsrecht bezüglich der P.-D. Eisenbahn seitens des Staates in der That ausgeübt worden, und die Protokollarvereinbarung vom 25. Juli 1892, auf deren § 7 die vorliegende Klage der P.-D. Eisenbahn gestützt wird, ist ihrer Aufschrift und ihrem ganzen Inhalte nach in der That nichts anderes als die Festsetzung der näheren Be-

Verschieben erfolgten Zusammenstosses zweier Güterwagen mit der von ihm geführten Maschine von dieser herabgeschleudert, wobei der Genannte eine starke Quetschung erlitt. Seit dieser Zeit litt derselbe an Herzklopfen, allgegemeiner Körperschwäche, Anemie, Kopfschwindel, sowie an heftigen Kreuzschmerzen; überdies erschienen die Kreuzbewegungen stark behindert. J. N. wurde als berufsunfähig entlassen.

N. klagte das Eisenbahnärar auf Schadenersatz und verlangte in dem hierüber mit Klage vom 30. März 1894 anhängig gemachten Rechtsstreite die Beweisaufnahme zum ewigen Gedächtnisse, da ihm daran gelegen sei, dass jenes Ereigniss sammt den Begleitumständen constatirt und bewiesen werde, und die Krankheitserscheinungen durch die den Kläger behandelnden Aerzte festgestellt werden. Dieses sein Begehren begründete der Kläger damit, dass gegründete Besorgniss vor-

---

stimmungen für die Einlösung der P.-D. Eisenbahn durch den Staat. Man könnte nun vielleicht, wenn auch von sehr formalistischen Erwägungen ausgehend, den Standpunkt vertreten, es falle zwar die Ausübung des in einer förmlichen Concessionsurkunde normirten staatlichen Einlösungsrechtes unter die Kategorie der Ausübung eines staatlichen Hoheitsactes und unter die Competenzbestimmung des § 13 der obigen Verordnung, nicht aber die Ausübung eines bloss vertragsmässig stipulirten Einlösungsrechtes. Durch eine solche Argumentation würde jedoch rein formalistischen Erwägungen eine viel zu grosse Bedeutung eingeräumt werden. Abgesehen nämlich davon, dass diese Erwägungen auch vom formalen Standpunkte nicht den Anspruch auf unbedingte Richtigkeit erheben könnten, denn es trifft weder zu, dass der ganze Inhalt einer Concessionsurkunde dem Gebiete des öffentlichen Rechtes und noch viel weniger, dass der Inhalt eines Vertrages stets dem Gebiete des Privatrechtes angehört — man denke nur an Staatsverträge — so muss doch bei der Beurtheilung des Charakters eines Rechtsinstitutes zunächst das Wesen der Sache und nicht die Form ins Auge gefasst werden. Wenn dies aber geschieht, dann wird sich nicht in Abrede stellen lassen, dass das staatliche Einlösungsrecht einer Eisenbahn vor Ablauf der Concessionsdauer mit Rücksicht auf die angeführten Bestimmungen der österreichischen Gesetzgebung als ein Institut des öffentlichen Rechtes anzusehen sei. Bei näherer Betrachtung wird man auch sofort gewahr, dass das in dem Protokollarübereinkommen vom 26. April 1884 stipulirte staatliche Einlösungsrecht nach seinem Wesen und seinen festgestellten Consequenzen die vollständige Analogie mit den in den verschiedenenen Concessionsurkunden normirten Einlösungsrechten zeigt, und dass es somit vollkommen unangemessen wäre, dasselbe einmal nach den Grundsätzen des öffentlichen Rechtes und dann wieder nach privatrechtlichen Grundsätzen zu behandeln.

Daher gelangt man zu dem Resultate, dass auch der gegenwärtige Rechtsstreit unter die Competenzvorschrift des § 13 der Ministerialverordnung vom Jahre 1854 falle.

handen sei, dass der Zeugenbeweis später nicht mehr geführt werden könne, zumal seit dem Unfalle $1^1/_2$ Jahre verflossen seien und die Zeugen daher die näheren, den Unfall betreffenden Einzelheiten vergessen könnten.

Das Kreis- als Handelsgericht Neu-Sandec hat dem Klagebegehren auf Zulassung der Beweisaufnahme zum ewigen Gedächtnisse keine Folge gegeben.

Gründe:

Der Kläger hat in seiner Eingabe keine solchen Umstände angeführt, welche dessen Befürchtung, dass die Beweisführung später unmöglich werden könnte, begründen würden. Einerseits erscheint nämlich in den Beweisartikeln nirgends das Alter der Zeugen angegeben, andererseits ist kein Anlass für die Befürchtung vorhanden, dass die Zeugen, deren Wohnort bekannt ist, später nicht aufgefunden oder wegen drohender Todesgefahr nicht einvernommen werden könnten.

Nachdem der Kläger somit für sein Begehren weder einen thatsächlichen, noch einen Wahrscheinlichkeitsbeweis erbracht hat, und sich überdies die Gegenseite gegen die Zulassung der Beweisaufnahme zum ewigen Gedächtnisse ausgesprochen hat, wird der Kläger mit seinem Klagebegehren abgewiesen und in die Gerichtskosten verurtheilt.

Der vom Kläger gegen diese Entscheidung eingebrachte Recurs wurde vom O. L. G. Krakau verworfen und das erstrichterliche Urtheil unter Hinweis auf die vom Kreisgerichte Neu-Sandec angeführten, den Thatsachen wie auch dem Gesetze völlig entsprechenden Gründe bestätigt.

Der O. G. H., bei welchem seitens des Klägers J. N. der ausserordentliche Revisionsrecurs eingebracht wurde, hat demselben stattzugeben und in Abänderung der beiden in Beschwerde gezogenen untergerichtlichen Entscheidungen auszusprechen befunden:

„Es werde der vom Beschwerdeführer mittelst der von demselben angeführten Zeugen angetragene Beweis zum ewigen Gedächtnisse zugelassen und dem K. G. Neu-Sandec verordnet, wegen der Durchführung dieser Beweise das Erforderliche zu veranlassen. Das Bahnärar sei schuldig, dem Beweisführer die Verhandlungs- wie auch die Rechtsmittelkosten binnen 14 Tagen zu ersetzen und die eigenen Verhandlungskosten selbst zu tragen."

Gründe:

Der Fall der Zulässigkeit eines Zeugenbeweises zum ewigen Gedächtnisse ist nach § 251 galizische G. O. auch dann vorhanden, wenn glaubwürdig dargethan wird, dass ein Zeuge unter den besonderen Umständen des Falles die zu bestätigende Thatsache infolge längeren Zeitablaufes nicht insgesammt oder doch nicht mit der nothwendigen Bestimmtheit anzuführen vermöchte, oder gar dieselben ganz oder theilweise vergessen könnte, weil auch in diesen Fällen dem Zeugenführer ein oder der andere Thatzeuge — da seine späteren Depositionen inhaltslos sein könnten — entgehen würde. Im gegebenen Falle, in welchem es sich um eine vor mehr als zwei Jahren infolge eines Zusammenstosses von Eisenbahnwagen erfolgte körperliche Beschädigung des Zeugenführers, der hierdurch dienstunfähig geworden und aus dem Dienste entlassen worden sein soll, handelt, liegt die Möglichkeit nahe, dass die Zeugen, welche über die Einzelheiten des Zusammenstosses, über die Art und Weise, in welcher der Beschädigung des Zeugenführers bei diesem Vorfalle erfolgte, über äussere Kennzeichen der daraus entstandenen Folgen und — was die behandelnden Aerzte anbelangt — über die unmittelbaren Wirkungen der erlittenen körperlichen Beschädigung des Verletzten auszusagen haben, durch Ablauf einer längeren Zeit, deren Dauer gar nicht vorauszusehen ist, an die einzelnen wesentlichen Thatumstände sich nicht mehr genau erinnern oder gar dieselben vergessen könnten, weshalb die Besorgniss des Beschwerdeführers, dass ihm diese Zeugen nach und nach entgehen könnten, gerechtfertigt erscheint. Da die übrigen von der Gegenseite geltend gemachten Bedenken der Zeugenvernehmung nicht im Wege stehen, so stellen sich die beiden angefochtenen untergerichtlichen Entscheidungen als offenbar ungerecht dar und musste dem ausserordentlichen Revisionsrecurse in obiger Art stattgegeben werden (Hofdecret vom 15. Februar 1833, J. G. S. Nr. 2593). Der Ausspruch in Betreff der Gerichts- und Rechtsmittelkosten entspricht den §§ 24 und 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69.

Nr. 11.

Die Verurtheilung wegen des Verbrechens der versuchten Verleitung zur öffentlichen Gewaltthätigkeit durch boshafte Beschädigung einer

Trambahn lässt den Thäter als eine die Sicherheit der Person und des Eigenthumes gefährdende Person erscheinen und rechtfertigt die Ausweisung des Verurtheilten aus dem Polizeirayon, in welchem die Trambahn liegt.

(Entscheidung des R. G. vom 19. Januar 1895, Z. 383; in Bestätigung der Entscheidungen der k. k. niederösterreichischen Statthalterei vom 24. Juli 1894, Z. 55801, und der k. k. Polizeidirection in Wien vom 24. Juni 1894, Z. 60610.)

Der in Bruck a. d. L. geborene, nach Höbersbrunn zuständige, zuletzt in Wien wohnhafte J. H. hat im März 1894 in Wien an den A. M. die Aufforderung gerichtet, gegen Bezahlung von 30 bis 40 fl. Burschen zu werben, welche die Waggons und Züge der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft mit Steinen bewerfen, die Züge zur Entgleisung bringen und die Waggons demoliren sollten. Das k. k. Landesgericht Wien hat den J. H. mit Erkenntniss vom 19. April 1894, Z. 17818, auch thatsächlich des Verbrechens der versuchten Verleitung zur öffentlichen Gewaltthätigkeit durch boshafte Beschädigung fremden Eigenthumes nach den §§ 9, 85 lit. *b* und *c* St. G., begangen dadurch, dass er (J. H.) den A. M. zur Beschädigung an einer Eisenbahn, woraus weiters eine Gefahr für das Leben, die Gesundheit und körperliche Sicherheit von Personen entstehen konnte, aufgefordert, angeeifert und zu verleiten gesucht hat, wobei jedoch seine Einwirkung erfolglos geblieben ist, für schuldig erkannt und zu einer Kerkerstrafe verurtheilt. Auf Grund dieses richterlichen Urtheiles wurde der J. H. mit Erkenntniss der k. k. Polizeidirection in Wien wegen Gefährlichkeit für die Sicherheit der Person, des Eigenthumes und für die öffentliche Ordnung im Sinne des Gesetzes vom 27. Juli 1871, R. G. Bl. Nr. 88, Punkt 1 *d*, dann gemäss § 2, Abs. 2, aus Wien und dem ganzen Polizeirayon für beständig abgeschafft.

Der dagegen erhobenen Berufung wurde seitens der k. k. niederösterreichischen Statthalterei aus Gründen des recurrirten Erkenntnisses keine Folge gegeben.

Gegen diese Entscheidung wurde seitens des J. H. wegen Verletzung des durch den Art. 6 des St. G. G. vom 21, December 1867, R. G. Bl. Nr. 142, gewährleisteten Rechtes der persönlichen Freizügigkeit die Beschwerde beim Reichsgericht erhoben.

Dasselbe hat zu Recht erkannt:

Durch das Erkenntniss der k. k. Polizeidirection in Wien vom 24. Juni 1894, Z. 60610, und den dasselbe bestätigenden

Erlass der k. k. niederösterreichischen Statthalterei vom 24. Juli 1894, Z. 55801, hat eine Verletzung des durch Art. 6 des St. G. G. vom 21. December 1867, R. G. Bl. Nr. 142, gewährleisteten Rechtes der persönlichen Freizügigkeit nicht stattgefunden.

Gründe:

Der Umstand, dass das Abschaffungserkenntniss mehrere Monate vor dem Austritte des Beschwerdeführers aus der Strafanstalt gefällt wurde, ist unentscheidend, denn obiges Erkenntniss hatte erst gegen den aus der Haft tretenden Beschwerdeführer in Wirksamkeit zu treten.

Wird nun in Erwägung gezogen, dass die strafbare Handlung, deren der Beschwerdeführer durch das oberwähnte Urtheil des Wiener Landesgerichtes für schuldig erkannt wurde, auf eine solche Beschädigung des Eigenthumes der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft abzielte, welche, besonders mit Rücksicht auf den theilweisen Dampfbetrieb derselben, ganz unabsehbare Folgen für das Leben, die Gesundheit und die körperliche Sicherheit zahlreicher Personen nach sich ziehen konnte, so muss zugegeben werden, dass der aus der Strafhaft tretende Beschwerdeführer als eine die Sicherheit der Person und des Eigenthumes in hohem Grade gefährdende Person erscheint, und dass daher hinsichtlich desselben die Voraussetzung des § 1, lit. *d*, beziehungsweise § 2, Abs. 1 des Gesetzes vom 27. Juli 1871, R. G. Bl. Nr. 88, zutrifft.

Aber auch das im § 2, Abs. 2 des obigen Gesetzes aufgestellte Erforderniss muss als vorhanden erachtet werden, da die localen Verhältnisse Wiens und des Wiener Polizeirayones in der That so beschaffen sind, dass die Gefahr solcher Ausschreitungen eine erhöhte ist.

Aus diesen Erwägungen wurde der Beschwerde keine Folge gegeben.

Nr. 12.

Nach dem Gesetze vom 20. Juli 1894, R. G. Bl. Nr. 168, findet das Eisenbahnhaftpflichtgesetz auf diejenigen Körperverletzungen und Tödtungen von Eisenbahnbediensteten, welche nach dem 8. August 1894 als dem Zeitpunkte des Inkrafttretens ersteren Gesetzes durch eine Ereignung im Verkehre einer mit Dampf betriebenen Eisenbahn eingetreten sind, keine Anwendung, und sind daher Klagen, welche auf Grund des Haftpflichtgesetzes bei dem durch dasselbe privilegirten Gerichtsstand und

in dem durch dasselbe ausnahmsweise statuirten Summarverfahren überreicht werden, a limine abzuweisen.

(Entscheidung des O. G. H. vom 22. Janüar 1895, Z. 626; Bestätigung der Verordnung des O. L. G. Wien vom 6. November 1894, Z. 15425; Abänderung des Bescheides des H. G. Wien vom 29. September 1894, Z. 173305.)

Der Conducteur A. S. klagte die St. B. wegen eines am 12. September 1894 in der Station L. in Ausübung des Dienstes erlittenen Unfalles auf Ersatz der Heilungskosten, des entgangenen und künftig entgehenden Verdienstes, sowie auf Zahlung eines Schmerzengeldes.

Das Handelsgericht Wien wies die Klage im Hinblicke auf den Art. VII, Alinea 4 des am 8. August 1894 in Wirksamkeit getretenen Gesetzes vom 20. Juli 1894, R. G. Bl. Nr. 168, wegen Incompetenz ab.

Das O. L. G. Wien hat den angefochtenen Bescheid aufgehoben und dem H. G. aufgetragen, in Erledigung der gegenständlichen Klage mit Beseitigung des gebrauchten Weisungsgrundes vorzugehen, dies in Erwägung, dass nach Art. VII, Alinea 4 des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R. G. Bl. Nr. 168, die Wirksamkeit des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, nur insofern aufgehoben erscheint, als den beschädigten Eisenbahnbediensteten ein Entschädigungsanspruch nach den Bestimmungen des gegenwärtigen Gesetzes zusteht und über das Vorliegen oder Nichtvorliegen letzteren Falles nicht ohne Anhörung der Gegenseite ex primo decreto entschieden werden kann.

Gegen diese Entscheidung brachte der Kläger den Revisionsrecurs ein, in welchem derselbe insbesondere folgende Momente anführte:

Es unterliegt keinem Zweifel, dass, mit Rücksicht aut den Sinn und Wortlaut des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R. G. Bl. Nr. 168, sowohl, als auch auf die Motive desselben, das Eisenbahnhaftpflichtgesetz auf körperliche Verletzungen oder Tödtungen von Eisenbahnbediensteten, welche nach dem 8. August 1894, als dem Tage der Wirksamkeit des erstgenannten Gesetzes, durch eine Ereignung im Verkehre einer mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn eingetreten sind, keine Anwendung findet, daher Klagen, welche auf Grund des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes bei dem durch dasselbe privilegirten Gerichtsstande und in dem durch dasselbe ausnahmsweise statuirten Summarverfahren überreicht werden, a limine abzuweisen seien.

Zweck und Tendenz des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R. G. Bl. Nr. 168, würden sonst ganz illusorisch gemacht. Da im Summarverfahren besondere Verhandlungen über den Gerichtsstand nicht stattfinden, müsste in der Hauptsache verhandelt werden. Hierdurch aber würde die mit dem citirten Gesetze beabsichtigte processuale Entlastung sowohl des Handelsgerichtes als der Eisenbahnverwaltungen illusorisch.

Das Obergericht übersieht vollends, dass der ex lege unzuständige Richter weder das Recht noch die Verpflichtung habe, die Gegenseite in einem solchen Falle anzuhören, da er nur nach dem Eisenbahnhaftpflichtgesetze competent wäre, dieses aber zufolge positiver gesetzlicher Bestimmung hier cessirt und das H. G. auch nicht berufen ist, von amtswegen die etwaigen Ansprüche des Klägers im Sinne des neuen Gesetzes zu prüfen oder seiner Entscheidung zu unterziehen. Es wird daher um Behebung der oberlandesgerichtlichen Entscheidung gebeten.

Der O. G. H. hat die Entscheidung des O. L. G. bestätigt, und zwar in Erwägung, dass ein Formgebrechen, welches eine Nullität zu begründen vermöchte, keineswegs vorliegt und dass die obergerichtliche Entscheidung sich durch die derselben beigefügten Gründe als gerechtfertigt darstellt.

Nr. 13.

Den Kindern des bei einem Bahnunfall Getödteten kann, wenn letzterer eine Besserung seiner materiellen Lage zu gewärtigen gehabt hätte, mit Rücksicht auf die Vortheile, welche die Kinder hieraus gezogen haben würden, ausser der den Bezügen des Vaters entsprechenden Rente noch ein besonderes Entschädigungscapital zuerkannt werden.

(Entscheidung des O. G. H. vom 5. Februar 1895, Z. 918; Bestätigung des Erkenntnisses des O. L. G. Wien vom 5. December 1894, Z. 15490; theilweise Abänderung des Urtheiles des H. G. Wien vom 28. September 1894, Z. 171081.)

Der Ingenieuradjunct Vincenz T. stand am 1. Februar 1893 während der Fahrt auf der Verbindungsbrücke zwischen Locomotive und Tender, infolge Brechens des Verbindungsbolzens zwischen Locomotive und Tender, sowie infolge Senkens der Verbindungsbrücke fiel T. herab, gerieth unter die Räder des Tenders und erlitt hierbei derartige Verletzungen, dass sein Tod sofort erfolgte.

Die Witwe Wilhelmine T. belangte das Eisenbahnärar im eigenen Namen und namens ihrer minderjährigen Kinder auf Schadenersatz und begehrte die Verurtheilung des letzteren:

1. Zur Zahlung einer Jahresrente an Wilhelmine T. vom 1. Januar 1893 angefangen bis zu ihrem Tode, oder ihrer Wiederverehelichung in anticipativen Monatsraten sammt 5 Procent Verzugszinsen für jede rückständige Rate;

2. zur Zahlung einer Jahresrente von 96 fl. 9 kr. an jedes Kind vom 1. Januar 1893 an bis zu der Zeit, wo sie sich selbst zu ernähren im Stande sein werden, in anticipativen Monatsraten sammt 5 Procent Verzugszinsen von jeder rückständigen Rate;

3. zur Zahlung eines einmaligen Entschädigungscapitales per 8000 fl. sammt 5 Procent Verzugszinsen vom Klagstage an Wilhelmine T.;

4. zur Zahlung eines einmaligen Entschädigungscapitales per 32.000 fl. oder 8000 fl. für jedes Kind sammt 5 Procent Verzugszinsen vom Klagstage.

Das H. G. Wien erkannte zu Recht:

I. Das geklagte Eisenbahnärar sei schuldig zu bezahlen:

1. An Wilhelmine T. vom 1. März 1893 an bis zu ihrem Tode oder bis zum Zeitpunkte ihrer Wiederverehelichung eine Jahresrente von 301 fl. 24 kr. in anticipativen Monatsraten, und zwar die bis zur Rechtskraft dieses Urtheiles bereits verfallenen Monatsraten sammt 5 Procent Verzugszinsen vom Fälligkeitstage jeder verfallenen Monatsrate, auf einmal binnen 14 Tagen bei Execution, die künftig fällig werdenden aber am ersten eines jeden Monates im vorhinein bei Execution;

2. an jedes der vier minderjährigen Kinder vom 1. März 1893 an bis zum Zeitpunkte der Selbsterhaltungsfähigkeit eine Jahresrente von 96 fl. 9 kr. in anticipativen Monatsraten, und zwar die bis zur Rechtskraft des Urtheiles bereits verfallene Rate sammt 5 Procent Verzugszinsen vom Fälligkeitstage jeder Rate auf einmal binnen 14 Tagen bei Execution, die künftig fällig werdenden aber am ersten eines jeden Monates im vorhinein bei sonstiger Execution.

II. Mit den Mehransprüchen werden die Kläger abgewiesen;

III. die Kosten dieses Rechtsstreites werden gegenseitig aufgehoben.

Gründe:

Es ist unbestritten, dass der Ehegatte der Klägerin, der Ingenieuradjunct Vincenz T., als er am 1. Februar 1893

während der Fahrt auf der Verbindungsbrücke zwischen der Locomotive Nr. 7401 und dem Tender Nr. 3777 stand, dadurch, dass der Verbindungsbolzen zwischen dieser Locomotive und dem Tender brach und die Verbindungsbrücke sich senkte, herunterfiel, unter die Räder des Tenders gerieth und von demselben derart zermalmt wurde, dass dessen Tod sofort erfolgte. Es liegt demnach eine Ereignung im Verkehre einer mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn vor, durch welche der Tod des Vincenz T. herbeigeführt wurde, und findet auf den vorliegenden Fall das Eisenbahnhaftpflichtgesetz vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, Anwendung, wonach gemäss § 1327 a. b. G. B. der hinterlassenen Gattin und den Kindern des Getödteten dasjenige zu ersetzen ist, was ihnen durch den Tod des Gatten, beziehungsweise Vaters entgangen ist.

Es steht fest, dass Vincenz T. einen Jahresgehalt von 1000 fl. hatte und ein Quartiergeld von 240 fl. bezog, so dass sich seine gesammten fixen Bezüge pro Jahr auf 1240 fl. beliefen.

Für den Umfang der Schadenersatzpflicht sind in den Fällen, in welchen das Gesetz vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, Anwendung findet, nach der ausdrücklichen Anordnung dieses Gesetzes die §§ 1325 bis 1327 a. b. G. B. maassgebend. Es ist im Sinne dieser Gesetzesstellen gelegen, dass, wenn der Verletzte oder Getödtete ein Beamter oder sonst Bediensteter ist, bei Berechnung des Verdienstentganges nur die fixen Bezüge, welche der Verunglückte zur Zeit des Unfalles hatte, in Berücksichtigung gezogen werden können, nicht aber auch ein wechselndes und von Zufälligkeiten abhängiges, also nicht ständiges Nebeneinkommen, und ebenso wenig die Hoffnung auf künftige Beförderung, deren Erfüllung von einer Reihe zufälliger und ungewisser Umstände abhängig ist.

Wenn man daher selbst die Angaben der Klage, dass Vincenz T. durch Anfertigung von Bauplänen und durch seine Verwendung als gerichtlicher Sachverständiger einen Nebenverdienst hatte, welcher ausreichte, um ihn selbst zu erhalten und seinen Gehalt sammt Quartiergeld für die Erhaltung seiner Familie zu verwenden, berücksichtigen wollte, wäre die Zuwendung des vollen Gehaltes sammt Quartiergeld des Vincenz T. per 1240 fl. österr. Währ. an die hinterbliebene Witwe und die Kinder desselben das Maximum,

was von der Klägerin im Grunde des § 1327 a. b. G. B. beansprucht werden könnte.

Nachdem in der Klage selbst angeführt ist, dass der Witwe Wilhelmine T. aus dem Pensionsfonds der k. k. St. B. die Pension im Betrage von 318 fl. 76 kr. und den vier Kindern der Erziehungsbeitrag im Gesammtbetrage per 235 fl. 64 kr. angewiesen worden ist, und diese beiden Beträge in die Entschädigungssumme einzurechnen sind, verbleibt nach Abzug des Betrages per 554 fl. 40 kr. von obigem Gesammtbetrage per 1240 fl. ein Restbetrag per 685 fl. 60 kr., welcher das Maximum repräsentirt, das die Kläger beanspruchen können.

Da die geklagte Partei selbst zugiebt, dass sie der Klägerin die Zusatzrente per 685 fl. 60 kr. österr. Währ. zur obigen Pension und zu obigem Erziehungsbeitrage angeboten habe und keine Einwendung dagegen erhoben hat, dass von dieser Zusatzrente der Theilbetrag per 301 fl. 24 kr. österr. Währ. für die Witwe und der Theilbetrag von je 96 fl. 9 kr. für die vier hinterbliebenen minderjährigen Kinder des Vincenz T. verwendet wurde, musste der Klägerin vom 1. März 1893 an bis zu ihrem Ableben, im Falle ihrer Wiederverehelichung aber bis zum Zeitpunkte der Wiederverehelichung eine Jahresrente von 301 fl. 24 kr. in anticipativen Monatsraten zahlbar und jedem der vier minderjährigen Kinder des Vincenz T. vom 1. März 1893 an bis zu ihrer Selbsterhaltungsfähigkeit eine Jahresrente von 96 fl. 9 kr. österr. Währ. in anticipativen Monatsraten zahlbar unbedingt zuerkannt werden.

Die Judicatfrist von 14 Tagen anstatt der begehrten drei Tage gründet sich darauf, dass die vorliegende Rechtssache weder eine Handelssache noch eine Wechselsache ist. Der Auftrag zur Zahlung der monatlichen Raten an die minderjährigen Kinder zu Handen der Vormünderin ist dadurch gerechtfertigt, dass diese Jahresrente per 96 fl. 9 kr., welche auf jedes der vier Kinder entfällt, die Natur einer Alimentation hat, und die Empfangnahme der monatlichen Alimentationsraten durch die Vormünderin zu dem gewöhnlichen Geschäftskreise der Vormundschaft gehört, wozu eine besondere vormundschaftsbehördliche Bewilligung nicht erforderlich ist.

Die Einwendung der geklagten Partei, dass sie zur Zahlung der ad II, 1 und 2 des Urtheiles angeführten Rentenbeträge nicht verurtheilt werden könne, weil sie die

Zahlung der Zusatzrente per 685 fl. 60 kr. der Klägerin angeboten habe, ist unstichhältig, da eine Erklärung der geklagten Partei, dass sie sich zur Zahlung der Jahresrente pro 685 fl. 60 kr. an die Klägerin unbedingt verpflichte, nicht vorliegt, vielmehr die fragliche Offerte, die rechtliche Natur eines Vergleichsantrages hat, und da die geklagte Partei auch den Zeitpunkt des Erlöschens der Jahresrente für die Klägerin bestritten hat.

Der Anspruch auf ein Entschädigungscapital neben der Jahresrente überschreitet den Rahmen des § 1327 a. b. G. B. und entbehrt jede gesetzliche Grundlage, ganz abgesehen davon, dass klägerischerseits keinerlei Thatumstände angeführt wurden, welche Anhaltspunkte bieten könnten, um die Ziffer des Entschädigungscapitales per 40.000 fl. zu begründen. Es müssen daher diese Ansprüche abgewiesen werden.

Der Ausspruch in Ansehung der Gerichtskosten gründet sich auf den § 25 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69.

Ueber Appellation beider Streittheile fand das O. L. G. Wien das Urtheil des H. G. Wien in den Punkten I, Z. 1 und 2, zu bestätigen, in den Punkten II und III aber abzuändern und zu erkennen:

Ad II. Das Eisenbahnärar sei ferner schuldig, für jedes der vier minderjährigen Kinder an Entschädigungscapital per 2000 fl. sammt 5 Procent Verzugszinsen vom Klagszustellungstage, d. i. vom 16. März 1894 bei dem gerichtlichen Depositenamte des k. k. Bezirksgerichtes Jaslo als Vormundschaftsbehörde dieser vier minderjährigen Kinder binnen 14 Tagen bei Execution zu hinterlegen, dagegen werden die Kläger mit ihren Mehransprüchen abgewiesen.

Ad III. Endlich soll das Eisenbahnärar schuldig sein, den Klägern drei Viertel der mit Ausschluss der besonders zu vergütenden Urtheilsgebühr und Judicatstempel auf 149 fl. 44 kr. bestimmten Gerichtskosten, somit einen Betrag per 112 fl. 8 kr., dann drei Viertel der mit 8 fl. bestimmten Appellationskosten, somit einen Betrag per 6 fl. binnen 14 Tagen bei Execution zu bezahlen.

Gründe:

So wie in Gemässheit des § 1325 a. b. G. B. dem Verletzten selbst der künftig entgehende Verdienst ersetzt werden muss, so ist im Falle seines Todes der hinterbliebenen Frau

und den Kindern für das, was ihnen durch den Tod des Verletzten entgangen ist, Ersatz zu leisten.

Die Hinterbliebenen des am 1. Februar 1893 verunglückten Ingenieuradjuncten T. haben also zunächst Anspruch auf jenen Unterhalt, den sie von T. anzusprechen berechtigt waren; für den Umfang dieser Unterhaltspflicht sind nicht allein die thatsächlichen Bezüge per 1240 fl. jährlich maassgebend, sondern kommt bei dem Ausmaasse der Entschädigung mit Rücksicht auf die Lebensstellung des Verunglückten und dessen Lebensalter auch in Betracht, dass seine Bezüge, falls er am Leben geblieben wäre, bei fortgesetzter Dienstleistung aller Wahrscheinlichkeit nach durch Vorrückung in höhere Gehaltsstufen und Beförderung eine Verbesserung erfahren hätten.

Durch die Gewährung dieses Unterhaltes ist aber der Umfang der zu leistenden Entschädigung nicht erschöpft, sondern es gebührt den minderjährigen Kindern im Sinne des § 1323 a. b. G. B., so weit dies durch eine Entschädigung in Geld möglich ist, auch Ersatz für den Verlust des Vaters.

Von diesen Grundsätzen ausgehend, war das erstrichterliche Urtheil im Punkt I (Zuspruch einer Zusatzrente per 301 fl. 24 kr. für die Witwe und von je 96 fl. 9 kr. für die vier minderjährigen Kinder) unter Verwerfung der von der niederösterreichischen Finanzprocuratur eingebrachten Appellationsbeschwerde zu bestätigen, nachdem die aussergerichtlich zugesicherte Zusatzrente bisher weder bezahlt, noch in Gemässheit des § 1425 a. b. G. B. gerichtlich hinterlegt worden ist, und ein urtheilsmässiger Ausspruch über diese Zusatzrente zur Feststellung des Zeitraumes, für welchen die Rente der minderjährigen Kindern zukommen soll, dann in Ansehung der Zinsen seit 1. März 1893 nothwendig war.

Es musste dagegen über Appellation der Kläger das erste Urtheil in den Punkten II und III zwar nicht in Ansehung der Witwe, deren Zusatzrente erst mit ihrem Tode oder ihrer Wiederverehelichung endet, wohl aber in Ansehung den minderjährigen Kinder, deren Zusatzrente mit der Selbsterhaltungsfähigkeit ihr Ende erreicht, und zwar dahin abgeändert werde, dass jedem dieser Kinder auch noch ein den Verhältnissen und dem billigen Ermessen entsprechendes Capital als Entschädigung zuerkannt wurde, und erschien in dieser Beziehung statt der ausgesprochenen 8000 fl. ein Betrag von 2000 fl. für jedes Kind angemessen.

Im Bestande dieser Entscheidung war der Appellation der niederösterreichischen Finanzprocuratur auch im Kostenpunkte keine Folge zu geben, vielmehr den Klägern, welche sowohl mit ihrem Rentenanspruche als theilweise mit ihrem Anspruche auf ein Entschädigungscapital obsiegen und nur bezüglich der Ziffer des letzterwähnten Anspruches sich eine allerdings wesentliche Herabminderung gefallen lassen müssen, nachdem die Rechtsvertheidigung in dieser Richtung nur mit geringem Mühe- und Kostenaufwande verbunden war, eine entsprechende Quote der Gerichtskosten und ebenso der Appellationskosten zuzuerkennen.

Der O. G. H. hat die Entscheidung der zweiten Instanz unter Bezugnahme auf die demselben beigegebenen Gründe und in der Erwägung zu bestätigen befunden, dass durch Zuerkennung einer den letzten Dienstesbezügen des verunglückten Ingenieuradjuncten Vincenz T. gleichkommenden Rente an dessen Witwe und vier Kinder (zusammen), den letzteren keineswegs im Sinne des § 1327 a. b. G. B. dasjenige ersetzt erscheint, was ihnen durch den Tod des Vaters entgangen ist; dass der im besten Mannesalter stehende Verunglückte gegen dessen volle dienstliche Verwendbarkeit im Processe kein Zweifel erhoben worden ist, mit Grund die Verbesserung seiner Lage durch Beförderung erwarten durfte; dass hiervon zweifellos auch die Kinder Vortheile gezogen hätten, indem der Vater dadurch in den Stand gesetzt worden wäre, ihnen eine bessere Erziehung zutheil werden zu lassen und jenen Anforderungen zu entsprechen, welche mit der Versorgung der Kinder, Leistung von Heiratsgut und Ausstattung bei Verehelichung u. s. w. verbunden sind, dass es demnach dem § 1327 a. b. G. B. entsprechend erscheint und auch mit den §§ 1324 und 1325 a. b. G. B. im Einklange steht, den Kindern für Entgang dieser zu gewärtigenden Vortheile eine Vergütung zukommen zu lassen; dass der Abgang einer sicheren Basis dafür, ob überhaupt und in welchem Maasse eine derartige Aufbesserung der materiellen Existenz der Familie in der Folge thatsächlich eingetreten sein würde, dem Anspruche auf eine Vergütung nicht entgegensteht, da eine solche Ungewissheit in den meisten Fällen der Erfolgleistung für den Entgang künftiger Vortheile vorhanden ist: dass die Zuerkennung eines unter billiger Berücksichtigung aller obwaltenden Verhältnisse bemessenen Capitales neben einer Jahresrente dem § 1327 a. b. G. B. nicht widerstreitet

und dass der von dem O. L. G. mit 2000 fl. für jedes der vier Kinder bemessene Entschädigungsbetrag sich nicht als zu hoch gegriffen darstellt.

Die Kosten der Revisionsbeschwerde hat gemäss §§ 24 und 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, das k. k. Eisenbahnärar zu tragen.

Nr. 14.

Feststellung der Steuerpflichtigkeit der von den Angestellten einer Privateisenbahnunternehmung bezogenen „Quartiergelder" und „Functionszulagen".

(Entscheidung des V. G. H. vom 11. Februar 1895, Z. 214.)

Die Steueradministration für den I. Bezirk in Wien hat auf Grund der von der Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmung L. A. in Wien am 9. Februar 1893 eingebrachten Anzeige von den von der Unternehmung ausgewiesenen, angeblich aus Gehalt, Quartiergeld und Functionszulage bestehenden Bezügen der im Dienste der Unternehmung stehenden Beschwerdeführer mit Ausschluss der als Reisepauschale einbekannten Beträge die Einkommensteuer II. Classe vorgeschrieben und wurde diese Vorschreibung auf Grund des Gutachtens einvernommener Sachverständiger und weil Quartiergelder für die ausserhalb Wien domicilirenden Angestellten nicht ausgewiesen waren, mit der Entscheidung der F. L. D. Wien vom 29. März 1894, Z. 5146, bestätigt. Die genannte Unternehmung führte gegen diese Entscheidung Beschwerde vor dem V. G. H. Der V. G. H. hob die angefochtene Entscheidung nach § 6 des Gesetzes vom 22. October 1875 wegen mangelhaften Verfahrens auf.

Gründe:

Die Beschwerde ist gegen die Einbeziehung der Quartiergelder und Functionszulagen in die Einkommensteuer gerichtet und beruft sich auf § 4, II *b*, 1, Einkommensteuerpatentes, und den Finanzministerialerlass vom 16. Februar 1852, Z. 1158 (L. G. B. für Niederösterreich Nr. 112), wonach die Quartiergelder und Functionszulagen ohne jede Beschränkung von der Einkommensteuer befreit seien, dann auf den Erlass des Finanzministeriums vom 10. Juni 1875, Z. 9705, demzufolge Quatiergelder und Functionszulagen, und zwar bei den in Wien wohnenden Beamten mit dem höchsten Procentsatze

des Quartiergeldes von der Einkommensteuer frei zu halten seien. Da nun ausreichend nachgewiesen worden sei, in welchem Ausmaasse neben den Gehalten Quartiergelder und Functionszulagen bezogen werden, sei die angefochtene Entscheidung gesetzlich nicht gegründet.

Der V. G. H. ist bei seiner Entscheidung von der Annahme ausgegangen, dass bei der Frage nach der Steuerpflicht oder Steuerfreiheit solcher Emolumente, wie die hier in Frage stehenden, es selbstverständlich nicht lediglich auf den Namen ankommt, welchen der betreffende Dienstherr im Einvernehmen mit den steuerpflichtigen Bediensteten einem Dienstbezuge beizulegen findet, da es doch gewiss nicht von dem Belieben der Parteien abhängen kann, ob ein Einkommen steuerpflichtig sein soll oder nicht. Der V. G. H. hat daher auch im vorliegenden Falle an der aus den gesetzlichen Bestimmungen ganz klar hervorgehenden Anschauung festgehalten, dass die Voraussetzungen, unter welchen ein gewisser Bezug eines öffentlichen oder Privatbeamten oder Dieners steuerpflichtig oder nicht steuerpflichtig ist, in bindender Weise durch das Gesetz fixirt sein müssen.

Es kommt also vorliegend darauf an, festzustellen, ob die Bezüge, für welche die Befreiung von der Einkommensteuer in Anspruch genommen wird, die vom Gesetze für eine solche Steuerfreiheit geforderte Qualification besitzen. Nach § 4, II, lit. *b*, Punkt 1, Einkommensteuerpatentes, sind in der II. Classe von der Einkommensteuer freizulassen die fixen Genüsse oneroser Natur, das sind solche, „welche mit der Verbindlichkeit zur Bestreitung bestimmter Dienstesauslagen verbunden sind, und weiter die mit Rücksicht auf besondere Ortsverhältnisse oder die Erfordernisse der amtlichen Stellung gewährten besonderen Genüsse, als: die Benützung einer Amtswohnung, Quartiergeld, Functionszulagen u. dgl." Für die Frage, ob einem Bezuge der letztgenannten Art die Steuerbefreiung zukomme, kommt es somit immer nur darauf an, ob die Gewährung desselben lediglich in besonderen Ortsverhältnissen oder in einem Erfordernisse der amtlichen oder dienstlichen Stellung ihren Grund hat. Im vorliegenden Falle war daher von der Finanzverwaltung bezüglich der hier in Frage stehenden Bezüge zum Zwecke der Steuerbemessung festzustellen, ob die angegebenen gesetzlichen Voraussetzungen, an welche die begehrte Steuerfreiheit geknüpft ist, gegeben seien oder nicht. In dem zu diesem Zwecke seitens der

Finanzverwaltung gepflogenen Verfahren hat aber der V. G. H. so wesentliche Mängel festgestellt, dass er mit der Aufhebung der angefochtenen Entscheidung gemäss § 6 Gesetz vom 22. October 1875 vorgehen musste. Diese Mängel beziehen sich auf die Feststellung beider Arten der hier in Frage kommenden Bezüge, nämlich sowohl der als Quartiergelder als auch der als Functionszulagen bezeichneten, während die von der Finanzverwaltung bereits als steuerfrei behandelten „Reisepauschalien" hier nicht weiter in Erörterung stehen.

Was nun den im vorliegenden Falle bei der Steuermessung beobachteten Vorgang betrifft, so haben die Steuerbehörden ihrer Entscheidung im Wesentlichen den in dem Gutachten der unterm 24. Januar 1894 vernommenen zwei Vertrauensmänner angenommenen Thatbestand zu Grunde gelegt. Allein dieses Gutachten ist in jeder Beziehung ungeeignet, der Entscheidung in der vorliegenden Steuersache zur Grundlage zu dienen.

Es haften demselben schon ganz allgemeine formelle Mängel an, insbesondere ist entgegen der stricten Bestimmung des Punktes 7 des Finanzministerialerlasses vom 18. April 1850, R. G. Bl. Nr. 142, die Stellung bestimmter Fragen an die Vertrauensmänner über die maassgebenden thatsächlichen Verhältnisse und deren Anwendung auf den gegebenen Fall unterlassen worden.

Jedenfalls ist aus dem Protokolle nicht ersichtlich, dass und welche Fragen den vernommenen Vertrauensmännern zur Beantwortung vorgelegt worden sind; denn das Protokoll enthält lediglich die Aeusserung dieser Vertrauensmänner, nicht aber dasjenige, um was sie von der Behörde befragt worden sind. Diese Unterlassung einer bestimmten Fragestellung an die Vertrauensmänner erscheint aber im gegebenen Falle um so wesentlicher, als ja die Vornahme derselben in Betreff der Recursangaben der Beschwerdeführer von der Oberbehörde der ersten Instanz ausdrücklich aufgetragen worden war, gleichwohl aber nicht erfolgt ist.

Insbesondere war in Betreff der Functionszulagen die behauptete Onerosität dieser Bezüge ins Klare zu stellen. Allein ungeachtet im Recurse die angestrebte Freilassung dieser Bezüge von der Einkommensteuer mit der Behauptung motivirt worden war, dass die Functionszulagen nicht nur als eine durch besondere Ortsverhältnisse oder die Erfordernisse der dienstlichen Stellung bedingte Gehaltserhöhung, sondern geradezu

als thatsächlich zur Bestreitung von Auslagen im Dienste bestimmte und daher onerose Genüsse anzusehen seien, so ist doch eine Verificirung dieser Recursangaben durch das unter bestimmter Fragestellung einzuholende Vertrauensmännergutachten nicht veranlasst und also unterlassen worden, festzustellen, ob diese den Beschwerdeführern in einem Pauschalbetrage zufliessenden Bezüge thatsächlich zur Deckung von nicht im eigenen Interesse der Bediensteten, sondern in dem des Dienstgebers zu machenden Auslagen bestimmt sind, welche Auslagen also, wenn sie nicht durch den zu diesem Ende angewiesenen Functionszulagenbetrag pauschalirt wären, zu Lasten des Dienstgebers verrechnet werden könnten.

Ein weiterer Mangel dieses Protokolles liegt in dem Inhalte der Aussagen der Vertrauensmänner selbst. In Betreff der Quatiergelder war im Sinne der gesetzlichen Bestimmungen von den Vertrauensmännern nur festzustellen, ob von Privatunternehmungen der in Frage stehenden Art Quartiergelder gewährt werden und ob die hier gewährten Quartiergelder den Ortsverhältnissen entsprechend sind, d. i. in einem angemessenen, nicht zu hohen Betrage erscheinen. Indessen haben die Vertrauensmänner sich darüber, ob üblicherweise solche Quartiergelder thatsächlich vorkommen, gar nicht ausgesprochen, sondern lediglich ein Verdict dahin abgegeben, dass Quartiergelder nur in solchen Fällen nicht als Gehalt zu betrachten sind, wenn der Bezugsberechtigte während der Dauer des Bezuges nicht in Wien, sondern auf der Strecke wohnt. Der Sinn dieser Erklärung ist nun nicht ganz klar; die Aeusserung scheint nur die einem Bediensteten während seines zeitweiligen Aufenthaltes ausserhalb des Domicilortes auf der Strecke aus diesem Anlasse gewährten Mehrbezüge im Auge zu haben. Davon aber abgesehen enthält dieses Gutachten dasjenige, was es enthalten sollte, nämlich eine Aufklärung der thatsächlichen Momente, nicht, sondern es enthält vielmehr schon das für die Steuerbemessung aus dem thatsächlichen Substrate sich ergebende Urtheil selbst. Allein es ist nicht Sache der Vertrauensmänner, thatsächliche Umstände unter die gesetzliche Regel zu subsumiren und die sich hieraus ergebenden Schlussfolgerungen selbst zu ziehen; denn diese Thätigkeit gehört zu den Aufgaben der erkennenden Steuerbehörden; dagegen sind die Vertrauensmänner oder Sachverständigen nur berufen, vermöge ihrer speciellen Kenntnisse und Erfahrungen durch Begutachtung bestehender thatsächlicher

Umstände oder Verhältnisse den Steuerbehörden die richtige Beurtheilung derselben zum Zwecke der Steuerbemessung zu ermöglichen.

An dem gleichen Defect leidet auch das Gutachten über die Functionzulagen. Denn wenn die Vertrauensmänner sich bezüglich derselben dahin geäussert haben, dass diese aus dem Gehalte unbedingt nicht auszuscheiden wären, so haben sie damit gleichfalls nur ein Urtheil formulirt, welches nicht ihnen, sondern der Steuerbehörde zustand, während sie in dieser Richtung wieder nur dasjenige, was die Beschwerdeführer in ihrem Recurse an Thatsachen vorgebracht hatten, hätten begutachten sollen, was aber nicht geschehen ist. Im Punkte der Functionszulagen hat der V. G. H. einen Mangel des Verfahrens endlich auch darin erkannt, dass die Finanzverwaltung es unterlassen hat, aus Anlass der Recursangaben den Dienstgeber selbst über die Natur und Beschaffenheit der seinen Beamten unter der Bezeichnung „Functionszulagen" gewährten Bezüge noch einmal einzuvernehmen. Die betreffenden Angaben des Recurses lauten nicht bestimmt genug, um die Natur dieser Bezüge zuverlässig bestimmen zu können. Es war also eine nochmalige Vernehmung des Dienstgebers darüber zu veranlassen, ob es sich bei den fraglichen Bediensteten wirklich um solche Auslagen handelt, welche die Betreffenden im Interesse des Dienstes machen müssen, und welche sie sonst zu verrechnen das Recht hätten, wenn diese Ausgaben nicht pauschalirt wären, und war der Dienstgeber insbesondere zu specificirten Angaben derjenigen Leistungen zu verhalten, welche aus diesen Pauschalgeldern und für Rechnung derselben von den steuerpflichtigen Beamten zu bestreiten sind.

Schliesslich musste der V. G. H. ein Gebrechen des abgeführten Verfahrens auch darin wahrnehmen, dass das Gutachten der Vertrauensmänner den Steuerpflichtigen nicht vorgehalten wurde. Dieser Vorhalt war in voller Uebereinstimmung mit den gesetzlichen Bestimmungen, wonach in solchen Fällen das Gutachten immer vorgehalten werden muss, der ersten Instanz auch aufgetragen, ist jedoch von ihr unterlassen worden, er war aber im gegebenen Falle um so nothwendiger, als die angefochtene Entscheidung ausschliesslich auf dieses Gutachten gestützt wurde.

Nr. 15.

Die in Accord genommene Gewinnung und Verbringung von Schotter aus den im Eigenthume einer Eisenbahngesellschaft stehenden Schottergruben und für Zwecke dieser Gesellschaft qualificirt sich als erwerbsteuerpflichtige Unternehmung, deren Gegenstand jedoch nicht eine in die III. Hauptbeschäftigungsabtheilung einzureihende „besondere Gewerbegerechtigkeit" bildet.

(Entscheidung des V. G. H. vom 19. März 1895, Z. 512.)

Franz R. in Th. besorgt als Accordant durch auf eigene Rechnung aufgenommene Arbeiter die Gewinnung und Lieferung von Schotter und Sand, und zwar lediglich an die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft aus deren Grube bei Bejkov gegen Vergütung der Herstellungskosten. In der Erwerbsteuererklärung de dato 1. August 1890 gab R. an, dass er diese Lieferungen seit April 1887 von Fall zu Fall während einiger Monate im Jahre bei durchschnittlicher Verwendung von 15 Arbeitern effectuire, im Gutachten der Ortsobrigkeit wurde jedoch die Arbeiterzahl bis 50 angegeben, da oft 20 bis 30 Waggons zwei- bis dreimal in der Woche zur Verfrachtung gelangen; die in dieser Sache einvernommenen Vertrauensmänner äusserten sich dahin, dass diese Unternehmung im Jahre fünf bis sechs Monate betrieben wird, dabei 40 bis 50 Arbeiter beschäftigt werden und jährlich circa 15.000 bis 20.000 Kubikmeter erzeugt werden mit dem durchschnittlichen Gewinne à 8 bis 10 kr. pro Kubikmeter, wonach R. durchschnittlich einen jährlichen Gewinn von 1200 fl. erziele, wie denn auch im Zwecke der Einkommensteuerbemessung sein Reineinkommen aus dieser Unternehmung im Jahre 1888 auf 1309 fl. 98 kr., im Jahre 1889 auf 1272 fl. 21 kr. und im Jahre 1890 auf 1110 fl. 16 kr. eingeschätzt worden ist.

Auf Grund dieses Thatbestandes wurde dem R. im Sinne des § 1, III des Erwerbsteuerpatentes vom 31. December 1812 seit I. Semester 1887 die Erwerbsteuer mit jährlichen 42 fl. vorgeschrieben, welche mit dem Erlasse der böhmischen Finanzlandesdirection vom 7. April 1894, Z. 8237, in dem ermässigten Betrage von 16 fl. 80 kr. aufrecht erhalten worden ist.

R. führte gegen diese Entscheidung Beschwerde vor dem V. G. H., welcher die angefochtene Entscheidung nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, aufhob.

Gründe:

Die Beschwerde macht geltend, dass das Verfahren mangelhaft durchgeführt wurde, indem die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft nicht über die Unternehmung einvernommen worden sei, dass hier nicht eine Schotterlieferung, sondern bloss eine erwerbsteuerfreie Schottergewinnung vorliege und daher nicht § 1, III l. c. hätte zur Anwendung gelangen sollen, endlich dass der gewählte Steuersatz zu hoch sei.

Der V. G. H. fand diese Einwendung gesetzlich nicht begründet. Der Gerichtshof hat zunächst die gegen das Verfahren erhobene Einwendung geprüft, jedoch die behauptete Mangelhaftigkeit desselben nicht festzustellen vermocht. Denn der Vorschrift des § 8 Erwerbsteuerpatentes, welcher das bei der Bemessung der Erwerbsteuer zu beobachtende Verfahren regelt, ist im vorliegenden Falle durch die Einholung der Erwerbsteuererklärung des Steuerpflichtigen de dato 1. August 1890 und des Gutachtens der Ortsobrigkeit vollständig entsprochen worden, und es besteht auch der vom Beschwerdeführer geltend gemachte Mangel des Verfahrens dahin, dass die Staatseisenbahngesellschaft, welcher die in Frage stehenden Verhältnisse am besten bekannt waren, nicht einvernommen worden sei, deshalb nicht. weil die genannte Gesellschaft in der Sache thatsächlich wiederholt vernommen wurde. Es liegen nämlich seitens dieser Gesellschaft drei verschiedene Zuschriften und Aufklärungen in den Acten vor, durch welche der der angefochtenen Entscheidung zu Grunde gelegte Sachverhalt vollständig ins Klare gestellt erscheint, so dass in dieser Beziehung ein Zweifel nicht besteht. Dieser Sachverhalt ist — wie auch vom Regierungsvertreter in der öffentlichen mündlichen Verhandlung hervorgehoben wurde — im Administrativverfahren dahin festgestellt worden, dass es sich um die Gewinnung und Verführung von Schotter aus im Eigenthum der Staatseisenbahngesellschaft stehenden Schottergruben und ausschliesslich für Zwecke der Eisenbahngesellschaft durch den Beschwerdeführer als Accordanten dieser Gesellschaft handelt. Eine weitere Aufklärung dieses Sachverhaltes nach irgend einer Richtung war daher nicht nothwendig und konnte derselbe somit nicht als mangelhaft angesehen werden.

Ebenso zweifellos erschien dem Gerichtshofe, dass der von der Beschwerde geltend gemachte Steuerbefreiungstitel

aus § 2, *a* des Erwerbsteuerpatentes bei der Unternehmung des Beschwerdeführers nicht zutrifft, indem es sich bei dieser zweifellos nicht um ein landwirthschaftliches Nebengewerbe, um eine industrielle Beschäftigung, welche neben einer Landwirthschaft in der im Gesetze beschriebenen Weise betrieben würde, und zwar darum nicht handelt, weil der Betrieb einer Landwirthschaft im gegebenen Falle überhaupt nicht in Frage steht und überdies der Grund und Boden, aus welchem der Schotter gewonnen wird, d. i. die Schottergruben, nicht ein Eigenthum des Steuerpflichtigen, sondern der Staatseisenbahngesellschaft bilden.

Es konnte sich also nur mehr darum handeln, ob die mit der angefochtenen Entscheidung ausgesprochene Erwerbsteuerpflicht des Beschwerdeführers in den Bestimmungen des § 1 des Erwerbsteuerpatentes begründet und bejahendenfalls, nach welcher dieser Bestimmungen, insbesondere nach welcher Hauptbeschäftigungsabtheilung die vom Beschwerdeführer betriebene Unternehmung als erwerbsteuerpflichtig zu behandeln ist. In dieser Hinsicht kann der Bestand der Erwerbsteuerpflicht des Beschwerdeführers nicht in Zweifel gezogen werden, da der Beschwerdeführer zweifellos als ein Unternehmer und darum als erwerbsteuerpflichtiges Subject sich darstellt. Der Beschwerdeführer ist ein Unternehmer, weil er dadurch, dass er die Gewinnung und Verbringung des Schotters aus den Schottergruben und für Zwecke der Staatseisenbahngesellschaft von dieser Gesellschaft in Accord genommen hat, zwischen die Eisenbahngesellschaft und die mit den Schottergewinnungs- und Verbringungsarbeiten beschäftigten Personen als selbständiger Inhaber eines auf eine entgeltliche Dienstleistung gerichteten Geschäftsbetriebes getreten ist und den Gewinn von diesem gewerbsmässigen Betriebe in der Differenz einerseits zwischen den mit der Eisenbahngesellschaft accordirten Preisen und andererseits den mit den Arbeitern vereinbarten Löhnen bezieht. Es treffen also bei dem Beschwerdeführer als Accordanten der Staatseisenbahngesellschaft, welcher die für Zwecke der Bahn nothwendigen Dienstleistungen zur Schotterbeschaffung in der Absicht, daraus Gewinn zu ziehen, in Accord genommen hat, die Merkmale eines Unternehmers vollständig zu.

Was aber die Einreihung dieser erwerbsteuerpflichtigen Unternehmung in eine der gesetzlich normirten Hauptbeschäftigungsabtheilungen anbelangt, so hat der G. H. in

dieser Beziehung allerdings erkannt, dass die Unternehmung der Erwerbsteuer in der IV. und nicht — wie die angefochtene Entscheidung annimmt — in der III. Hauptbeschäftigungsabtheilung unterliegt. In Anbetracht der oben gekennzeichneten Beschaffenheit des erwerbsteuerpflichtigen Unternehmens kann es keinem Zweifel unterliegen, dass dasselbe Dienstleistungen zum Gegenstande hat, die als solche nach der IV. Hauptbeschäftigungsabtheilung unbedingt und unabhängig davon erwerbsteuerpflichtig sind, ob sie sich in eine der im § 1, IV des Erwerbsteuerpatentes nur declarativ angeführten Unterabtheilungen erwerbsteuerpflichtiger Beschäftigungen einreihen lassen oder nicht. Eine Ausnahme davon würde sich nach dem Schlussabsatze des § 1 Erwerbsteuerpatentes nur dann ergeben, wenn die als Dienstleistung nach der IV. Hauptbeschäftigungsabtheilung an sich steuerpflichtige Unternehmung zugleich den Gegenstand einer „besonderen Gewerbegerechtigkeit" bilden und deswegen unter die III. Hauptbeschäftigungsabtheilung fallen würde.

Der Gerichtshof hat jedoch das Zutreffen dieser Ausnahme im gegebenen Falle nicht angenommen, weil das citirte Schlussalinea nach der Tendenz dieser Gesetzesstelle Anwendung nur finden kann, wenn die betreffende Dienstleistung den Gegenstand einer Gewerbeberechtigung im engeren Sinne bildet, was bei der Uebernahme von Arbeiten im Allgemeinen nicht der Fall ist. Die Dienstleistung des Beschwerdeführers erscheint zwar insofern als eine „gewerbsmässige" Beschäftigung im weiteren Sinne, als sie zweifellos eine fortgesetzte Beschäftigung zum Zwecke des Erwerbes ist; allein sie stellt sich nicht in dem sprachgebräuchlichen engeren Sinne des Wortes, in welchem der Schlussabsatz des § 1 des Erwerbsteuerpatentes aufgefasst werden muss, als Gegenstand einer eigentlichen Gewerbegerechtigkeit dar, weil sie nicht die Merkmale eines Gewerbes im engeren Sinne, nämlich einer auf eine Stoffveränderung gerichteten wirthschaftlichen Thätigkeit aufweist.

Da alle die gesetzlichen Voraussetzungen für die Erwerbbesteuerung des in Rede stehenden Unternehmens nach der IV. Hauptbeschäftigungsabtheilung gegeben sind, die Ausnahme des Schlussabsatzes § 1 Erwerbsteuerpatentes aber nicht zutrifft, so musste der Gerichtshof die angefochtene Entscheidung insofern als gesetzwidrig erkennen, als mit derselben dem Beschwerdeführer die Erwerbsteuer nach der III., anstatt nach der IV. Hauptbeschäftigungsabtheilung bemessen wurde.

Nr. 16.

Die von dem Eigenthümer des Strassengrundes für die nach seiner freien Selbstbestimmung zugestandene Benützung desselben zur Herstellung einer Schleppbahn gestellten, gesetzlich zulässigen Bedingungen sind dem Unternehmer seitens der Staatsbehörde ohne jede Einschränkung als consensmässige Verpflichtungen aufzuerlegen.

(Entscheidung des V. G. H. vom 21. März 1895, Z. 1436.)

Von der Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen wurde unterm 10. November 1893, Z. 158703, 9. März 1894, Z. 68438, der Bauconsens zur Herstellung einer die Donauquaistrasse übersetzenden Schleppbahn der Hütteldorfer Bierbrauereiactiengesellschaft ertheilt und hielt das Handelsministerium diesen Consens mit Erlass vom 9. März 1894, Z. 68438, aufrecht.

Die Stadtgemeinde Wien führte gegen diese Entscheidung Beschwerde vor dem V. G. H., welcher die angefochtene Entscheidung gemäss § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 3 ex 1876, aufhob.

Gründe:

Die Beschwerde bestreitet die Gesetzmässigkeit des Bauconsenses im Wesentlichen darum, weil dem Bauunternehmer nicht die Erfüllung aller jener Bedingungen zur consensmässigen Pflicht gemacht wurde, von welchen die Commune Wien bei der am 15. September 1893 durchgeführten Begehungscommission ihre Zustimmung zur Benützung des Strassengrundes abhängig gemacht hat.

Wie aus den Administrativacten sich ergiebt, hat die Commune Wien die Benützung des Strassengrundes von nachstehenden Bedingungen abhängig gemacht:

1. Die Bewilligung zur Uebersetzung der Quaistrasse im II. Bezirke mittelst eines zwischen der Baugruppe *a* der Reihe XXXVII und der Donauuferbahn herzustellenden Geleises wird gegen eine sechsmonatliche Kündigungsfrist ertheilt;

2. für die diesfällige Benützung des städtischen Grundes ist ein jährlicher Grundeigenthumsanerkennungszins von 1 fl. pro Currentmeter laufenden Bahngeleises vom Tage der Fertigstellung an die städtische Hauptcasse zu entrichten;

3. bei der Anlage des Bahngeleises ist das bestehende Strassenniveau beizubehalten und darf dasselbe nur in den Rinnsalen insofern eine Correctur erhalten, als dies zur Bahnanlage unbedingt nothwendig ist;

4. an jenen Stellen der Strassenrinnsale, wo durch die Anlage der Bahn der Abfluss der Tagwässer behindert wird, sind Sickergruben und Wasserleitungen herzustellen;

5. für den eisernen Bahnoberbau ist ein System zu wählen und dem Magistrate zur Genehmigung vorzulegen, welches die volle Gewähr für die Zweckmässigkeit desselben bietet;

6. das Bahngeleise ist innerhalb der Schienen und in einer Breite von je 1 Meter beiderseits des Geleises mit regulären Granitwürfelsteinen auszupflastern;

7. das Bahngeleise sammt Zugehör und die Pflasterung an und in demselben ist durch den Eigenthümer der Schleppbahn stets in einem guten, den allgemeinen Verkehrsanforderungen entsprechenden Zustande zu erhalten;

8. alle für die Bahnanlage, sowie für allfällige Sicherheitsvorkehrungen nothwendigen Herstellungen sind auf Kosten des Erbauers der Bahn nach Angabe des Stadtbauamtes auszuführen;

9. der Bauherr hat jederzeit alle aus öffentlichen und aus Verkehrsrücksichten allenfalls nothwendig werdenden Abänderungen an der Bahnanlage auf eigene Kosten vorzunehmen und alle von der Gemeinde Wien erforderlich befundenen, oder von derselben bewilligten Herstellungen im Bereiche der gedachten Bahnanlage, ohne irgend einen Entschädigungsanspruch zuzulassen;

10. im Falle der Auflassung des Betriebes dieser Geleiseanlage, sei es infolge der Kündigung oder aus anderen Gründen, ist das Geleise binnen acht Tagen nach Ablauf der Kündigungsfrist, beziehungsweise nach erfolgter Aufforderung seitens der Gemeinde, aus dem städtischen Grunde zu entfernen und der frühere Bestand der Strasse auf Kosten des Eigenthümers der Bahn wieder herzustellen; kommt derselbe diesem Auftrage in der gegebenen Frist nicht nach, so ist die Gemeinde Wien berechtigt, die betreffenden Arbeiten selbst vorzunehmen und sich diesfalls an den Eigenthümer der Bahn schadlos zu halten;

11. sowohl von dem Beginne der Bauarbeiten als auch von der Beendigung derselben ist an den Magistrat die schriftliche Anzeige zu erstatten.

Dass gegen eine dieser Bedingungen von Seite der Bauunternehmung eine Einwendung erhoben worden wäre, ist durch die Administrativacten nicht erwiesen; gleichwohl er-

folgte der Bauconsens bezüglich der von der Commune Wien gestellten Bedingungen mit der Einschränkung, dass dem Bauunternehmer die Beachtung der Forderungen der Commune Wien zwar auferlegt, diese Verpflichtung aber im Allgemeinen durch den Beisatz eingeschränkt wurde: „jedoch nur in dem Maasse, als diese Forderungen einerseits sich auf den Bau und Betrieb der Schleppbahn beziehen und andererseits mit den bestehenden Verordnungen im Einklange stehen", wozu noch bemerkt wird, dass insbesondere die Forderungen im Punkte 5 bis 8 nach Ansicht der Generaldirection mit der Verordnung vom 25. Januar 1879, R. G. Bl. Nr. 19, nicht im Einklange stehen. Dieser Consens der Generaldirection hat durch das Handelsministerium lediglich eine Klarstellung dahin erfahren, dass die insbesondere beanständeten Bedingungen nicht jene unter 5 bis 8 angeführten, sondern nur die Bedingungen 5 und 8 seien.

Der V. G. H. hat die Beschwerde aus folgenden Erwägungen für begründet erkannt: Nachdem es sich im vorliegenden Falle um die Herstellung einer Schleppbahn handelt, für welche das Expropriationsrecht weder in Anspruch genommen wurde, noch auch in Anwendung gekommen ist, die Benützung des Strassengrundes für die Zwecke dieser Schleppbahn, somit einzig und allein von der Zustimmung der Commune Wien abhängig geblieben ist, war die Commune Wien gewiss berechtigt, diese ihre Zustimmung von beliebigen Bedingungen abhängig zu machen, sofern solche Bedingungen gegen positive Gesetze nicht verstossen. Eine Beanständung oder Zurückweisung gesetzlich zulässiger Bedingungen seitens der Staatsbehörde konnte umsoweniger erfolgen, als — wie aus dem actenmässigen Thatbestande sich ergiebt — über die einzelnen Bedingungen zwischen den Parteien, d. i. der Commune Wien und der Hütteldorfer Bierbrauereiactiengesellschaft ein Widerstreit überhaupt nicht bestanden hat. In jedem Falle musste im Sinne der Vorschrift des § 16 der Verordnung des Handelsministeriums vom 25. Januar 1879, R. G. Bl. Nr. 19, der ertheilte Bauconsens auch eine klare und präcise Bestimmung über die bei der politischen Begehungscommission in Form von Bedingungen gestellten Ansprüche der Commune Wien enthalten. Schon dieser geseztlichen Anforderung entspricht die angefochtene Entscheidung nicht, da der Beisatz, dass der Bauunternehmer zur Beachtung der Forderungen der Commune Wien nur in dem Maasse verpflichtet sein soll, als

diese Forderungen sich auf den Bau und Betrieb der Schleppbahn beziehen und andererseits mit den bestehenden Verordnungen im Einklange stehen, es vollständig im Ungewissen und im Zweifel lässt, ob und inwieweit der Bauunternehmer zur Einhaltung auch der insbesondere nicht hervorgehobenen Bedingungen verpflichtet wurde.

Was nun aber die Beanständung der Bedingungen 5 und 8 anbelangt, so konnte der V. G. H. nicht finden, dass eine dieser Bedingungen und insbesondere jede derselben im vollen Umfange gesetzlich nicht zulässig wäre. Was zunächst die Bedingung sub 5 betrifft, so verlangt dieselbe im Zusammenhange mit den vorangehenden, die Wahl eines solchen Systemes für den eisernen Bahnoberbau, welches die volle Gewähr für die Zweckmässigkeit desselben, d. i. dafür bietet, dass durch den Bahnoberbau, wie er effectiv ausgeführt wird, den in den Bedingungen 3 und 4 besonders erwähnten Momenten und insbesondere den Verkehrsbedürfnissen Rechnung getragen wird. Diese Bedingung zu stellen war die Commune Wien als Eigenthümerin des Strassengrundes und Verwalterin der Strasse selbst berechtigt, da es ja klar ist, dass der Umfang der Einschränkung ihrer Rechte durch den Bahnoberbau sehr wesentlich durch die Beschaffenheit desselben bedingt ist. Die Entscheidung des Handelsministeriums vermeint allerdings, dass diese Bedingung der Bestimmung des § 23 der Verordnung vom 25. Januar 1879, R. G. Bl. Nr. 19, widerstreite, weil die Genehmigung der Einrichtungen des Bahnoberbaues dem Handelsministerium zustehe, allein die Deutung, als ob durch die Bedingung 5 die Competenz des Handelsministeriums für die Genehmigung des Bahnbaues ausgeschlossen und derselben die Competenz des Magistrates substituirt werden sollte, kann nach dem Zusammenhange der erwähnten Bedingung mit allen übrigen und nach ihrem Wortlaute nicht als richtig erkannt werden, da die Ausschliessung der amtlichen Competenz des Handelsministeriums durch Parteienunciationen überhaupt unmöglich ist und es sich bei der Bedingung 5 auch nicht um eine amtliche Genehmigung des Bahnbaues, sondern um ein vorläufiges Einverständniss zwischen den beiden betheiligten Parteien über ein Detail desselben gehandelt hat. Ganz die gleiche Bedeutung hat aber auch die sub 8 angeführte Bedingung, betreffend die Herstellung von Sicherheitsvorkehrungen. Auch diese Bedingung zielt zunächst auf die Herstellung des Einverständnisses zwischen dem Bahnbau-

unternehmer und der Commune Wien über bestimmte Detailanlagen und keineswegs darauf ab, die Competenz des Handelsministeriums, beziehungsweise der Generaldirection über die Zulässigkeit der im gegenseitigen Einverständnisse der beiden Parteien projectirten Anlagen endgiltig zu erkennen, auszuschliessen.

Bei dieser Bedingung war aber überdies zu beachten, dass dieselbe auch eine durchaus vermögensrechtliche Bestimmung, nämlich die enthält, dass die Kosten für allfällige Sicherheitsvorkehrungen den Erbauer der Bahn zu treffen haben, welche Bedingung die Commune Wien in ihrer Eigenschaft als Eigenthümerin und Verwalterin der Strasse zu stellen umsomehr berechtigt erscheint, als ja eventuell sie die Lasten für die wegen des Bahnbetriebes nothwendigen Sicherheitsvorkehrungen zu tragen hätte.

Da sonach der V. G. H. der Anschauung war, dass die Commune Wien durch die von ihr gestellten Bedingungen überhaupt und durch die beanständeten Bedingungen 5 und 8 insbesondere, nach keinerlei Richtung gesetzlichen Vorschriften entgegengehandelt hat und — wie ausgeführt — die Commune Wien nach freier Selbstbestimmung die Zustimmung zur Benützung des Strassenkörpers für Bahnzwecke ertheilen oder verweigern und darum auch an Bedingungen knüpfen konnte, so vermochte der V. G. H. die mit der angefochtenen Entscheidung erfolgte Einschränkung der von der Commune Wien gesetzten Bedingungen nicht für gesetzlich begründet zu erkennen.

Nr. 17.

Das Gesetz fordert im § 1325 a. b. G. B. nicht vollständige Erwerbsunfähigkeit, sondern lediglich die Untauglichkeit zu dem Gewerbe, in dem sich der Verletzte ausgebildet hat, oder zu dem Berufe, dem er sich gewidmet hat. Berücksichtigung der Einnahmen eines Locomotivführers an Kohlenersparnissprämien bei Bemessung des Verdienstentganges. Recht der Eisenbahn von der zuerkannten Rente jene Beträge in Abzug zu bringen, welche sie dem Verletzten nach dem Unfalle an Gehalt, Quartiergeld u. s. w. weiterbezahlt hat.

(Entscheidung des O. G. H. vom 29. März 1895, Z. 3185; theilweise Abänderung der Erkenntnisse des O. L. G. Wien vom 23. Januar 1895, Z. 17586, und des H. G. Wien vom 6. November 1894, Z. 88535.

Der Locomotivführer T. S. der St.-Bahn, welcher am 2. November 1893 den Zug 185 in der Strecke S.-M. führte, erlitt infolge eines Zusammenstosses mit dem Zuge 177 eine

mit einer Knochensplitterung verbundene Quetschung des rechten Fusses, sowie eine heftige Erschütterung des gesammten Nervensystems.

Mit Klage vom 19. Januar 1894 belangte derselbe die genannte Eisenbahngesellschaft auf Zahlung:

1. Eines Schmerzensgeldes von 5000 fl., beziehungsweise von restlichen 4900 fl. sammt Zinsen;

2. eines Entschädigungscapitales von 20.000 fl. sammt Zinsen als Ersatz der Vermögensnachtheile infolge seiner beeinträchtigten Erwerbsfähigkeit.

Das H. G. Wien sprach dem Kläger ein restliches Schmerzensgeld von 3900 fl. sammt 5 Procent Zinsen vom 8. Januar 1894 zu, wies denselben jedoch mit seinem Mehranspruch an Schmerzensgeld und an Zinsen, sowie mit seiner Forderung eines Entschädigungscapitales ab.

Das O. L. G. Wien hat über Appellation beider Theile das erstrichterliche Erkenntniss hinsichtlich des Ausmaasses des Schmerzensgeldes, sowie hinsichtlich der Forderung der Entschädigungsleistung wegen der beeinträchtigten Erwerbsfähigkeit bestätigt, dasselbe jedoch im Uebrigen abgeändert wie folgt:

Die geklagte Gesellschaft sei ferner schuldig, dem Kläger vom 3. November 1893 angefangen für die Dauer seiner Erwerbsunfähigkeit als Locomotivführer eine monatliche Rente von 80 fl. österr. Währ., und zwar die bis zur Rechtskraft des Urtheiles fälligen Monatsraten auf einmal binnen drei Tagen — jedoch abzüglich der dem Kläger geleisteten Gehaltszahlungen — und abzüglich eines Betrages per 6 fl. $66^2/_3$ kr. pro Monat, insolange sich der Kläger im Genusse seines Naturalquartiers befindet; die später fällig werdenden Monatsraten per 80 fl. aber jedesmal am 3. jedes Monates bei Execution zu bezahlen. Mit dem Mehrbegehren wird der Kläger abgewiesen.

Endlich soll die geklagte Gesellschaft gehalten sein, dem Kläger — binnen drei Tagen bei Execution — zwei Drittel der mit 341 fl. 62 kr. bestimmten Gerichtskosten — d. i. einen Betrag per 227 fl. 74 kr., sowie die mit 28 fl. 83 kr. bestimmten Appellationskosten binnen drei Tagen bei Execution zu bezahlen.

Gründe:

Mit Rücksicht auf den Inhalt der von beiden Streittheilen gegen das erstrichterliche Urtheil erhobenen Be-

schwerde hat sich die Reforminstanz auf die Art und das Ausmaass der von der geklagten Gesellschaft im Sinne des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, und der §§ 1325 bis 1327 a. b. G. B. zu leistenden Entschädigung zu beschränken.

Der Kläger beansprucht:

1. Ein Schmerzensgeld per 5000 fl., beziehungsweise von restlichen 4900 fl.;

2. Ersatz der Vermögensnachtheile infolge seiner beeinträchtigten Erwerbsfähigkeit.

Was das Schmerzensgeld betrifft, so dürfen bei richterlicher Feststellung desselben nur für dessen Bemessung entscheidende Umstände herangezogen werden und soll das zuerkannte Schmerzensgeld nicht zur Bereicherung des Verletzten dienen; es war daher der Beschwerde des Klägers, welcher eine Erhöhung des Schmerzensgeldes um weitere 1000 fl. erstrebt, keine Folge zu geben.

Es erscheint aber auch die Beschwerde der geklagten Gesellschaft, welche eine Herabminderung des zuerkannten Schmerzensgeldes per 3900 fl. anstrebt, nicht begründet, wenn die Natur der Verletzung (Quetschung des rechten Fusses), dann die erlittene Erschütterung des Nervensystemes berücksichtigt, und der in dem Gutachten vom 10. October 1894 constatirte Grad der Schmerzen, sowie deren Dauer (die Ereignung ist am 2. November 1893 erfolgt), dann der qualvolle Zustand des Klägers unmittelbar nach der Ereignung und die von den Sachverständigen in Aussicht genommene Nothwendigkeit eines operativen Eingriffes berücksichtigt wird.

Es war daher das erstrichterliche Urtheil in Ansehung des zugestandenen Schmerzensgeldes und mit Rücksicht auf § 1334 a. b. G. B. auch bezüglich der von dem Schmerzensgelde zuerkannten Zinsen zu bestätigen.

Den Schadenersatz wegen beeinträchtigter Erwerbsfähigkeit des Klägers anbelangend, konnte dem Begehren des Klägers, welcher zunächst die Entschädigung in Form eines Capitales beanspruchte, keine Folge gegeben werden, weil die geklagte Gesellschaft sich mit dieser Art der Entschädigung nicht einverstanden erklärt, weil die Entschädigung in Form einer Rente der Sachlage mehr entspricht, und wie aus den Gesetzen vom 28. December 1887, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1888, und vom 20. Juli 1894, R. G. Bl. Nr. 168, zu entnehmen ist, im Allgemeinen in derlei Fällen stattfindet, der Zuspruch

einer Entschädigung in Capitalform endlich deshalb nicht thunlich erscheint, weil nach dem Gutachten der Sachverständigen die Wiederherstellung des Klägers nicht ausgeschlossen ist.

Es war daher das erstrichterliche Urtheil auch bezüglich der Abweisung des Klägers mit dem Capitalsanspruche per 20.000 fl. sammt Zinsen zu bestätigen.

Dagegen war dem Eventualanspruche des Klägers auf Entschädigung in Rentenform, jedoch mit Rücksicht auf das Gutachten der Sachverständigen mit der Einschränkung auf die Dauer der Erwerbsunfähigkeit des Klägers Folge zu geben und hierbei auf die bisherige Thätigkeit des Klägers als Locomotivführer Bedacht zu nehmen, weil ein Uebergang zu einem anderen Erwerbszweige vom Kläger nicht verlangt werden kann und von geklagter Seite selbst nicht behauptet wird, dass der Kläger hierzu die Eignung besitze.

Ein derartiger Ausspruch konnte bereits dermalen erfolgen, weil die Entschädigungspflicht der geklagten Gesellschaft durch die Ereignung vom 2. November 1893 begründet erscheint, ein Entschädigungsanspruch daher auch vor erfolgter Kündigung des Dienstverhältnisses geltend gemacht werden kann und die Concurrenz zweier Obligationen der Geklagten nur die Folge hat, dass der Kläger, so weit ihm seine bisherigen Bezüge ausbezahlt oder das Naturalquartier belassen wurde, einen Anspruch aus dem Titel der Entschädigung nicht stellen kann, die geklagte Gesellschaft daher berechtigt erscheint, diese Zahlungen oder Leistungen von der Entschädigung in Abzug zu bringen. Für die Ziffer der Rente sind die bisherigen Bezüge des Klägers und des Klagebegehrens maassgebend.

Der Kläger hatte als Locomotivführer einen fixen Gehalt per 600 fl. jährlich. Nachdem der Kläger, wie er selbst zugiebt, zum definitiven Locomotivführer erst am 28. December 1889 ernannt wurde, war auf die Möglichkeit, dass ihm ohne eingetretenen Unfall nach zehn Jahren, oder wie die Geklagte behauptet, nach 13 Jahren eine Gehaltserhöhung zutheil geworden wäre, keine Rücksicht zu nehmen.

Der Kläger befand sich schon zur Zeit des Unfalles in dem Genusse einer Naturalwohnung in S., welche die geklagte Gesellschaft mit 80 fl., der Kläger mit 100 fl. pro Jahr bewerthete, und wird der Werth derselben auf Grund stichhältiger Angaben mit 80 fl. angenommen.

Der Kläger hat endlich seiner Behauptung zufolge an Kohlenersparnissprämien durchschnittlich im Monat 30 fl. bezogen, während die geklagte Gesellschaft diese Prämie für das dem Unfalle vorangegangene Jahr mit 24 fl. 36 kr. pro Monat, somit für ein Jahr mit 292 fl. 32 kr. beziffert.

Da es auf die Form der Entlohnung nicht ankommt, dürften auch diese Bezüge bei Bemessung der Rente nicht unberücksichtigt bleiben und erscheint die angesprochene Rente von 960 fl. jährlich oder 80 fl. monatlich, selbst wenn die Kohlenersparnissprämien nur mit 280 fl. jährlich veranschlagt würden, angemessen.

Es war daher eine derartige Rente mit den vorhin erwähnten Einschränkungen dem Kläger, jedoch ohne Zinsen, zuzuerkennen, da in der Klage ein derartiger Zinsenanspruch nicht gestellt wurde, auf die Ausdehnung des Klagsanspruches in der Appellationsbeschwerde aber kein Bedacht genommen werden konnte.

Der Erfolg des Klägers rechtfertigt den Zuspruch von zwei Drittel der Gerichtskosten, sowie der ganzen Appellationskosten, während die geklagte Gesellschaft ihre Appellationskosten selbst zu tragen hat. Eine Erhöhung der Ziffer der klägerischen Kosten erschien nicht gerechtfertigt, weil die Kosten erster Instanz angemessen bestimmt erscheinen und eine persönliche Intervention des klägerischen Rechtsfreundes bei der Vermehrung der auswärts domicilirenden Zeugen nicht nothwendig war.

Der O. G. H. hat über die ordentliche Revisionsbeschwerde der geklagten Gesellschaft das Erkenntniss des O. L. G. theils bestätigt, theils abgeändert, indem er dasselbe in seinem das erstrichterliche Urtheil bestätigendem Theile (d. i. im Zuspruche eines restlichen Schmerzensgeldes von 3900 fl. sammt 5procentigen Zinsen vom 8. Januar 1894, und in der Abweisung des Klägers mit seinem Mehranspruche von 1000 fl. an Schmerzensgeld und an Zinsen, ferner mit seinem Anspruche auf Zahlung eines Entschädigungsbetrages von 20.000 fl. sammt Zinsen) unberührt zu lassen, in seinem das erstrichterliche Urtheil abändernden Theile (d. i. in Ansehung der Zuerkennung einer monatlichen Rente von 80 fl. für die Dauer der Erwerbsunfähigkeit des Klägers als Locomotivführer, sowie im Spruche über die Gerichtskosten erster Instanz) zu bestätigen, jedoch hinsichtlich des Spruches über die Appellationskosten dahin abzuändern befunden hat, dass

die geklagte Gesellschaft dem Kläger nur die Hälfte der mit 28 fl. 83 kr. bestimmten Appellationskosten, somit der Betrag von 14 fl. 41$^1/_2$ kr. binnen drei Tagen bei Execution zu bezahlen habe. Weiters erkannte der O. G. H., dass die Geklagte die Kosten ihrer Revisionsbeschwerde selbst zu tragen habe.

Gründe:

Die Ausführungen der Revisionsbeschwerde der geklagten Gesellschaft, welche, da in der vorliegenden Streitsache nach § 3, Abs. 2 des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, summarisch verhandelt wurde, gemäss § 7 des Justizhofdecretes vom 24. October 1845, J. G. S. Nr. 906, nur gegen jenen Theil des oberlandesgerichtlichen Urtheiles, mit welchem in theilweiser Stattgebung der Appellation des Klägers das erstrichterliche Urtheil zu dessen Gunsten — durch Zuerkennung einer monatlichen Rente von 80 fl. ö. W. und von zwei Drittel statt bloss der Hälfte der Gerichtskosten erster Instanz abgeändert wurde — eingebracht werden konnte und auch eingebracht wurde, erscheinen nicht geeignet, in diesen in Beschwerde gezogenen Punkten eine Abänderung des oberlandesgerichtlichen Urtheiles zu Gunsten der Geklagten rücksichtlich die von derselben angestrebte Wiederherstellung des diesbezüglichen Theiles des erstrichterlichen Urtheiles herbeizuführen.

Zunächst ist zu bemerken, dass der in der Revisionsbeschwerde erhobene Vorwurf, dass das oberlandesgerichtliche Urtheil in dem Ausspruche über die dem Kläger von der belangten Eisenbahngesellschaft zu leistende Monatsrente und das der letzteren bei dieser Leistung eventuell zustehende Abzugsrecht unklar und undeutlich sei, und allenfalls zu Complicationen führen könne, nicht als ein berechtigter erkannt zu werden vermag. Denn in der diesbezüglichen Urtheilssentenz ist klar ausgedrückt, dass dem Kläger als Verdienstentgang für die Dauer seiner Erwerbsunfähigkeit als Maschin-(Locomotiv-) Führer eine monatliche, mit 3. November 1893 beginnende Rente von 80 fl. ö. W. zuerkannt werde, und wurde nach dem hierauf bezüglichen Theile der Urtheilsbegründung bei Bestimmung der Ziffer dieser Rente, der bisherige Gehalt des Klägers als Locomotivführer mit 600 fl. jährlich, das von der Geklagten selbst auf 80 fl. jährlich bezifferte Aequivalent für die Naturalwohnung zu Grunde gelegt, sowie auch auf

die Einnahme des Klägers an Prämien für Ersparniss an Brenn- und Schmiermaterialien und für Abkürzung der Fahrzeiten (Kohlenersparnissprämie), welche der Kläger mit monatlich 30 fl. ö. W., die Geklagte (mit Zugrundelegung des in der Zeit vom 1. November 1892 bis 30. October 1893 an den Kläger aus diesem Titel ausgezahlten Betrages von 292 fl. 34 kr. ö. W.) nur mit 24 fl. 36 kr. ö. W. monatlich veranschlagte, Bedacht genommen.

Ebenso klar aber wurde auch in dem oberlandesgerichtlichen Urtheile ausgesprochen, dass bei der nach eingetretener Rechtskraft des Urtheiles auf einmal zu leistenden Zahlung der seit 3. November 1893 bis dahin fällig gewordenen Rentenbeträge von monatlich 80 fl. ö. W. die geklagte Eisenbahngesellschaft berechtigt sei, die an den Kläger geleisteten Gehaltszahlungen, wobei es wohl selbstverständlich ist, dass hier nur die seit 3. November 1893 geleisteten Gehaltszahlungen gemeint sind, sowie auch monatlich einen Betrag von 6 fl. 66$^2/_3$ kr. ö. W. so lange in Abzug zu bringen, als der Kläger sich im Besitze seines Naturalquartieres befindet.

Was aber die in der Folge jedesmal am 3. eines Monates zu zahlenden Rentenbeträge von 80 fl. ö. W. betrifft, so kann es wohl, nachdem der Kläger jedenfalls nicht mehr als monatlich 80 fl. zu erhalten hat, gleichfalls keinem Zweifel unterliegen — ohne dass dies noch besonders ausgedrückt zu werden brauchte — dass auf diese 80 fl. alles dasjenige einzurechnen ist, was Kläger bei allfälligem Fortbestande des Dienstverhältnisses in der Folge noch als Gehaltszahlung von der Geklagten erhält, ebenso wie die Berechtigung der Geklagten fortdauern muss, von den monatlich zu zahlenden 80 fl. so lange den Betrag von 6 fl. 66$^2/_3$ kr. ö. W. abzurechnen, als Kläger sich im Genusse seines Naturalquartieres befindet, weil in diesem Falle derselbe das hiefür entfallende, wie oben erwähnt, bei der Bestimmung der Monatsrente in Anschlag gebrachte Aequivalent jährlicher 80 fl. nicht zu erhalten hat.

Die Beschwerde der Geklagten gegen die Zuerkennung der monatlichen Rente richtet sich dagegen, dass bei Bestimmung derselben auch die (Kohlen) Ersparnissprämie als ein Einkommen des Klägers berücksichtigt, dass dieselbe, ohne Bedachtnahme darauf, dass die Geklagte bisher das Dienstverhältniss des Klägers fortdauern liess und dasselbe nicht aufgelöst, rücksichtlich gekündet hat, und dass demselben

auch sein Naturalquartier belassen wurde, zuerkannt, dass endlich dieselbe für die Dauer der Erwerbsunfähigkeit des Klägers in seinem Berufe als Locomotivführer und nicht für die Dauer seiner Erwerbsunfähigkeit überhaupt zugesprochen wurde.

In keiner dieser Richtungen erscheint jedoch die Beschwerde begründet.

Das Gesetz fordert im § 1325 a. b. G. B. — indem es sich der Worte: „oder wenn der Beschädigte zum Erwerbe unfähig wird, auch den künftig entgehenden Verdienst" bedient — keineswegs, dass der Beschädigte gänzlich erwerbsunfähig wird. Es liegt vielmehr in der Natur der Sache, dass, wenn der Verletzte durch die erlittene Beschädigung unfähig wurde, in dem von ihm erlernten Gewerbe oder dem Berufe, welchem er sich nach seiner Befähigung und erlangten Vorbildung gewidmet hat, etwas zu verdienen, der Beschädiger verpflichtet ist, ihm diesen künftig entgehenden Verdienst zu ersetzen, weil die Schadloshaltung in der Zurückversetzung in den vorigen Stand besteht, oder wo diese nicht möglich ist, in der Bezahlung des Schätzungswerthes (§ 1323 a. b. G. B.), d. i. eines Aequivalentes, welches dem Betrage gleichkommt, den der Kläger sich im Gewerbe oder in seinem Berufe verdient haben würde.

Da nun nach § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, die Haftung der Eisenbahnunternehmungen für die durch Ereignungen auf Eisenbahnen herbeigeführten körperlichen Verletzungen oder Tödtungen von Menschen der Ersatz seitens derselben nach Maassgabe der §§ 1325 bis 1327 a. b. G. B. zu leisten ist, so ergiebt sich hieraus, dass einerseits bei Bemessung der monatlichen, dem Beschädigten als Ersatz für seinen Verdienstentgang zu leistende Rente das vor der Beschädigung bestandene Einkommen desselben aus seinem Gewerbe oder Berufe, das ist der Verdienst aus der Ausübung desselben zu Grunde gelegt werden muss, und dass andererseits die Verpflichtung der haftbaren Eisenbahnunternehmung insolange besteht, als die Erwerbsunfähigkeit des Verletzten in seinem Gewerbe oder Berufe andauert, und daher für denselben der aus dieser speciellen Erwerbsunfähigkeit ihm zugehende Nachtheil fortdauert.

Hierzu kommt aber für den vorliegenden Fall, dass nach dem ärztlichen Befunde und Gutachten vom 10. October 1894, also nahezu noch ein Jahr nach erlittener Verletzung eine

gänzliche Arbeits- und Erwerbsunfähigkeit des Klägers fortbestand und dass nach dem Gutachten der Sachverständigen (Aerzte Dr. G. und P.) die Möglichkeit der künftigen Verwendung des Klägers als Maschinführer nahezu ganz ausgeschlossen, eine beschränkte Arbeits- und Erwerbsunfähigkeit desselben für die Folge mehr als problematisch ist; dass endlich auch in keiner Weise dargethan ist, dass der Kläger die Möglichkeit und Befähigung besitzt, sich einem anderen, ihm ein sicheres und zureichendes Einkommen gewährenden Berufe zuzuwenden.

Hiernach erscheint es aber sowohl gerechtfertigt, wenn das O. L. G. die Zahlungspflicht der geklagten Eisenbahngesellschaft für die ganze Dauer der Erwerbsunfähigkeit des Klägers in seinem Berufe ausgesprochen, als auch dass dasselbe bei Bestimmung der Höhe der Monatsrente auch auf das bisherige Einkommen des Klägers aus der Ersparnissprämie Bedacht genommen hat, nachdem dieselbe einen sehr erheblichen Theil seiner Bezüge, welche offenbar bei der Bildung der Gehalte der Locomotivführer mit in Berechnung gezogen wird, bildet, von besonderen onerosen Dienstleistungen nicht abhängt, diese Ersparnissprämie daher jedenfalls als ein Theil des Verdienstes des Klägers als Locomotivführer angesehen werden muss, welcher ihn durch den erlittenen Unfall, der ihn zur Ausübung seines Berufes untauglich macht, entgeht, für welchen Entgang aber nach § 1325 a. b. G. B. und § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, die geklagte Eisenbahngesellschaft aufzukommen hat; dass endlich der Umstand, dass die Geklagte bisher das Dienstverhältniss nicht gelöst, an den Kläger Gehaltszahlungen geleistet und denselben im Bezuge des Naturalquartiers belassen hat, weder eine unbedingte noch auch eine bloss derzeitige Abweisung des auf Zahlung einer entsprechenden Rente als Verdienstentgang gerichteten Klagebegehrens zu rechtfertigen vermöchte, ergiebt sich schon daraus, dass der Geklagte nach Maassgabe der allgemeinen Bestimmungen für das Dienstverhältniss ihrer definitiven Beamten und Diener, § 16, die Aufhebung des Dienstvertrages im Wege der Kündigung jederzeit freigestanden ist, dass derselben aber ohnedies das Recht zusteht, was sie bisher an Gehalt und Quartier dem Kläger geleistet hat, in Abzug zu bringen, wozu eben noch weiters kommt, dass während eine monatliche Rente von 80 fl. ö. W. nach dem bisherigen Verdienste des

Klägers als entsprechend urtheilsmässig dem Kläger zuerkannt wird, wie sich aus den Aussagen der Zeugen M. S. und Dr. Th. M. vom 23. Juli, respective 29. August 1894 ergiebt, die geklagte Eisenbahngesellschaft dem Kläger an Gehalt für die Zeit vom 2. November 1893 bis 2. Mai 1894 monatlich nur 37 fl. 65 kr., im Mai 1894 nur 14 fl. 32 kr., im Juni und Juli nur 12 fl. 47 kr. bezahlt hat, also doch wohl nicht behaupten kann, ihn hierdurch, wie es ihre Pflicht war, für seinen Verdienstentgang schadlos gehalten zu haben, wobei im Bestande einer solchen Verpflichtung es ganz ohne Belang ist, dass nach Aussage der Zeugen Dr. W. und Dr. M. es dem Kläger freigestanden wäre, auch nach Ablauf von sechs Monaten (Mai 1894) um die Fortbelassung seines ganzen Gehaltes einzuschreiten, wonach es erst in das Ermessen der Direction oder des Verwaltungsrathes gestellt gewesen wäre, diesem Ansuchen zu willfahren.

Insofern die Geklagte sich auch dagegen beschwert, dass das O. L. G. dem Kläger statt der Hälfte (wie dies mit dem erstrichterlichen Urtheile geschah) zwei Drittel der auf 341 fl. 62 kr. ö. W. bestimmten Gerichtskosten zuerkannt hat, erscheint die Revisionsbeschwerde auch in diesem Punkte nicht begründet, da es dem Gesetze vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69 (§§ 24 und 25), vollkommen entspricht, dass die zwei Instanzen dem Klagebegehren in einem weiteren, sehr erheblichen, von der ersten Instanz abgewiesenen Theile stattgegeben hat, auch die Quote der dem Kläger zu ersetzenden Gerichtskosten erster Instanz entsprechend erhöht werde. Wenn endlich die Revisionsbeschwerde der Geklagten auch den Spruch über die Appellationskosten des Klägers anführt, so erscheint dieselbe zum Theile begründet, weil, nachdem die klägerische Appellationsbeschwerde nur einen theilweisen Erfolg hatte, indem dieselbe, insofern die Erhöhung des Schmerzensgeldes auf 5000 fl. ö. W. und die Zuerkennung eines Capitales von 20.000 fl. ö. W. verlangt wurde, abgewiesen und das erstrichterliche Urtheil in diesen Punkten bestätigt wurde, dem Kläger nun auch nicht der Ersatz der vollen Appellationskosten, sondern eines Theiles derselben gebührt. (§§ 25 und 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69.)

Es wurde daher das oberlandesgerichtliche Urtheil mit Zurückweisung der Revisionsbeschwerde der Geklagten in den das erstrichterliche Urtheil abändernden Punkten be-

stätigt, im Spruche über die Appellationskosten jedoch dahin abgeändert, dass dem Kläger nur der Ersatz der Hälfte dieser Kosten zuerkannt wurde.

Da jedoch dem Besagten zufolge die Revisionsbeschwerde der Geklagten nur einen verhältnissmässig sehr geringen Erfolg erzielt und die Erzielung dieses Erfolges für die Geklagte auch keinen besonderen Kostenaufwand erheischt hat, wurde erkannt, dass die Geklagte die Kosten der Revisionsbeschwerde selbst zu tragen habe.

Nr. 18.

Klagen gegen das Eisenbahnärar, welche Forderungen aus einem mit den Staatsbahnen abgeschlossenen Frachtgeschäfte betreffen, gehören zur Zuständigkeit der Handelsgerichte.

(Entscheidung des O. G. H. vom 17. April 1895, Z. 4427; Abänderung der Entscheidung des O. L. G. Lemberg vom 15. Januar 1895, Z. 718; Bestätigung des Bescheides des L. G. Lemberg vom 1. December 1894, Z. 58318.)

Baruch Pf. klagte das Eisenbahnärar vor dem L. G. Lemberg wegen einer Forderung aus dem Frachtgeschäfte der Staatsbahnen auf Zahlung eines Betrages von 3500 Mark.

Das L. G. Lemberg wies die Klage, da die eingeklagte Forderung aus einem Handelsgeschäfte entspringt (Art. 271 alinea 4 H. G. B.), im Sinne des § 38, alinea 1 des Gesetzes vom 17. December 1862, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1863, wegen offenbarer Incompetenz zurück und an das zuständige Gericht.

Ueber Recurs des Klägers hat das O. L. G. Lemberg den recurrirten Bescheid zu beheben und dem L. G. Lemberg zu verordnen befunden, die eingebrachte Klage absehend von dem im recurrirten Bescheide zur Geltung gebrachten Zurückweisungsgrunde nochmals zu erledigen, und zwar in der Erwägung, dass mit Rücksicht auf die Bestimmungen des Art. 272, Ziffer 4 H. G. B., und des § 38, Ziffer 2 des Einführungsgesetzes zum H. G. B., es nicht aufliegend ist, dass diese Streitsache unbedingt der Handelsgerichtsbarkeit zugewiesen und die Unzuständigkeit des Landesgerichtes offenbar wäre.

Der O. G. H. hat dem Revisionsrecurse der k. k. Finanzprocuratur stattzugeben, die oberlandesgerichtliche Entscheidung abzuändern und den erstrichterlichen Bescheid wieder herzustellen befunden, und zwar in der Erwägung, dass hier als

Geklagter das k. k. Eisenbahnärar aus einem zwischen ihm und dem Kläger angeblich abgeschlossenen Frachtgeschäfte erscheint, dass Staatsbahnen schon nach ihrer Anlage sich als ein staatliches Unternehmen erweisen, welches vorwiegend in der gewerbsmässigen Ausführung des Transportes von Gütern zu Lande besteht, weshalb auf Seiten des geklagten Eisenbahnärars ein relatives Handelsgeschäft im Sinne des Art. 272, Ziffer 3 H. G. B., in Frage steht, dass gegen die der Vorschrift des § 38, Ziffer 2 des Einführungsgesetz zum H. G. B., in der oberlandesgerichtlichen Verordnung beigelegte Deutung der Sinn und Geist der handelsrechtlichen Gesetzgebung spricht, wie er namentlich auch in dem Gesetze vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27 (§ 3), zum Ausdruck gelangt ist, weshalb nicht gerechtfertigt erscheint, die handelsgerichtliche Competenz im vorliegenden Rechtsstreite zu negiren und denselben der Judicatur des persönlichen Gerichtsstandes zuzuweisen, wie die zweite Instanz gethan hat.

Nr. 19.

Die Ablehnung der Anordnung einer Localcommission über eine beanspruchte Herstellung begründet keinen Mangel des Verfahrens, wenn eine Verpflichtung der Bahnunternehmung zur Herstellung im Sinne des Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, überhaupt nicht vorhanden ist.

(Entscheidung des V. G. H. vom 24. Mai 1895, Z. 2662.)

Die mährische Statthalterei hat auf Grund der ihr mit dem Handelsministerialerlasse vom 18. October 1893, Z. 50337, ertheilten Ermächtigung mit der Entscheidung vom 26. October 1893, Z. 37513, das von Johann K. und Genossen in H. gestellte Begehren wegen Errichtung einer hölzernen Brücke über den Sazawka-Bach nächst der Haltestelle St.-H. der Localbahn H.-N. auf Kosten der N.-Bahn als unbegründet zurückgewiesen.

Diese Entscheidung wird damit begründet, dass einerseits die im Begehungsprotokolle festgesetzten Herstellungen von der Bahngesellschaft ausgeführt und in die Erhaltung der Gemeinde protokollarisch übergeben worden sind, andererseits durch die Anlage der Bahn keinerlei Aenderungen an dem Bachufer nächst der Wegparcelle Nr. 1672/1 bewirkt wurden.

Gegen diese Entscheidung führte Johann K. Beschwerde vor dem V. G. H.

Die Beschwerde bestritt die Gesetzmässigkeit dieser Entscheidung mit der Behauptung:

1. dass das von der angefochtenen Entscheidung supponirte Begehren überhaupt gar nicht gestellt wurde, indem Beschwerdeführer Johann K. im Vereine mit seinen im Administrativverfahren aufgetretenen Genossen in dem Protokolle vom 14. Juli 1892 lediglich den Vorbehalt ausgesprochen habe, die Verhaltung der Bahngesellschaft zur Errichtung einer für die Bahnanlage ungefährlichen Brücke an Stelle des von ihm und seinen Genossen errichteten, von der Bahn jedoch beanständeten hölzernen Brückchens seinerzeit bittlich anregen zu wollen;

2. dass, selbst wenn in dieser Protokollarerklärung das supponirte Begehren erkannt werden wollte, das der angefochtenen Entscheidung zugrunde liegende Verfahren mangelhaft sei, weil diesfalls die erforderliche commissionelle Erhebung nicht gepflogen worden ist, und

3. dass die Annahme, es sei durch die Bahnanlage keinerlei Aenderung an dem Bachufer nächst der Wegparcelle Nr. 1672/1 bewirkt worden, darum nicht zutreffe, weil durch die infolge der Bahnanlage bewirkte Beseitigung eines Wehres bei Bludowitz eine Vertiefung des Bachbettes und Erhöhung des Ufers in dem Maasse eingetreten sei, dass die als Ueberfahrt über den Sazawka-Bach dienende Furt weiter unpassirbar wurde.

Der V. G. H. wies die Beschwerde als unbegründet ab.

Gründe:

Ad 1. Der Beschwerdeführer Johann K. hat in Gemeinschaft mit den im Administrativverfahren aufgetretenen Genossen in der an die Bezirkshauptmannschaft Neutitschein gerichteten Collectiveingabe vom 1. April 1893, Z. 4923, um die Entscheidung gebeten, ob er im Vereine mit seinen Genossen verpflichtet sei, die zu Wirthschaftszwecken erforderliche Zufahrt zu den eigenen Grundstücken, beziehungsweise die diesfalls nothwendige Ueberfahrt über den Sazawka-Bach auf eigene Kosten zu errichten. Diesem Begehren haben die Einschreiter die Ansicht vorausgeschickt, dass es in der Verpflichtung der N.-Bahn gelegen sei, ihnen diese Zufahrt zu ermöglichen. Demgemäss war also in dem gestellten Petite auch die Forderung um Anhaltung der N.-Bahn zur Herstellung der erforderlichen Zufuhr und beziehungsweise Brücke insofern mit zu erblicken, als der Abspruch über das gestellte

Petit durch jenen über die eventuelle Verpflichtung der N.-Bahn bedingt war.

Es erscheint sonach die Einwendung ad 1, wie die Gegenschrift zutreffend ausführt, nicht begründet.

Ad 2. Das gedachte Collectivbegehren vom 1. April 1893 war nur auf die in dem Protokolle vom 14. Juli 1892 aufgestellte Behauptung gestützt, dass die als Ueberfahrt über den Sazawka-Bach dienende Furt infolge des Bahnbaues unpassirbar geworden sei, weil die N.-Bahn das eine Bachufer um mehr als 1 Meter erhöht habe.

Allein diese Behauptung erwies sich nach dem Bauprojecte und dem Protokolle über die politische Begehung vom 25. April 1888 als unbegründet, da durch die Anlage der Bahn an der fraglichen Stelle eine Aenderung des Bachufers weder beabsichtigt war, noch vorgenommen, sondern lediglich der über die Furt führende Weg, Parcelle Nr. 1672/1, in einem vom Bachufer entfernten Theile umgelegt wurde. Es kann daher keinem Zweifel unterliegen, dass eine Verpflichtung der Bahn zu der von Johann K. und Genossen beanspruchten Herstellung im Sinne des Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, überhaupt nicht vorhanden war, und dass sonach auch zu einer commissionellen Erhebung kein Anlass vorlag.

Ad 3. Diese Einwendung war darum zu übergehen, weil sie im Administrativverfahren nicht vorgebracht wurde, der Verwaltungsgerichtshof aber nach § 6 des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, an dem der angefochtenen Entscheidung zugrunde liegenden actenmässigen Thatbestande festzuhalten hatte.

Bei dieser Sachlage konnte in der angefochtenen Entscheidung die von der Beschwerde behauptete Gesetzwidrigkeit oder Mangelhaftigkeit des Verfahrens nicht erkannt werden, und war daher die Beschwerde als unbegründet abzuweisen.

Nr. 20.

Beiziehung des Pächters enteigneter Grundstücke zu den Erhebungen behufs Feststellung der Entschädigung. Zuerkennung einer Entschädigung an solche Pächter für die ihnen durch die Enteignung verursachten Nachtheile.

(Entscheidung des O. G. H. vom 6. Juni 1896, Z. 5820; Bestätigung der Entscheidung des O. L. G. Brünn vom 30. April 1895, Z. 3663; Abänderung des städt.-deleg. B. G. Brünn vom 24. April 1894, Z. 11271.)

Das städt.-deleg. B. G. Brünn, Stadt, hat dem Johann P. für die demselben behufs der Erweiterung des Stadtbahnhofes der N.-Bahn in Brünn enteigneten Realitäten eine Entschädigung von 34.036 fl. 48 kr. sammt 5 Procent Zinsen für die Zeit vom 1. April 1894 bis zum gerichtlichen Erlag oder der Bezahlung des Entschädigungsbetrages und den Edmund M. als Pächter der enteigneten Parcellen eine Entschädigung von 9614 fl. 17 kr. zugesprochen.

Ueber die Recurse des Johann P., des Edmund M. und der N.-Bahn wurde dieses Entschädigungserkenntniss vom O. L. G. dahin abgeändert, dass dem Johann P. ein Entschädigungsbetrag von 34191 fl. 48 kr. zuerkannt, dagegen die obenbezeichneten Zinsen abgesprochen wurden, während in Betreff des Edmund M. eine Herabsetzung von 9614 fl. 17 kr. auf 7847 fl. 60 kr. erfolgte.

Gegen diese Entscheidung haben alle genannten Betheiligten den Revisionsrecurs überreicht, welcher vom O. G. H. zurückgewiesen wurde.

Gründe:

Johann P. beschwert sich unter Aufrechthaltung aller bereits im Appellationsrecurse geltend gemachten Beschwerdepunkte insbesondere dagegen, dass ihm von dem unteren Gerichte für die durch die Enteignung hervorgerufene Einschränkung des Betriebes seines Holzhandels und für die dadurch eintretende Herabminderung des Geschäftsgewinnes keine Entschädigung zugesprochen, und dass eine solche weder für die Verlegung des Stalles noch für die Herstellung eines neuen Comptoirs auf der Remanenzfläche festgestellt wurde. Dieser ausserordentliche Revisionsrecurs ist aber gemäss § 16 des kais. Patentes vom 9. August 1854, R. G. Bl. Nr. 208, welches gemäss § 24 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, in dem Verfahren zur Herstellung der infolge einer Enteignung zu leistenden Entschädigung maassgebend ist, unbegründet, weil alle diese Beschwerdepunkte bereits in der sachgemässen Begründung der untergerichtlichen Entscheidung ihre Widerlegung finden, von einer offenbaren Gesetz- oder Actenwidrigkeit der untergerichtlichen Erkenntnisse in ihrem gleichförmigen Inhalte daher keine Rede sein kann, eine Nullität des Verfahrens auch nicht vorliegt und insbesondere darin nicht gefunden werden kann, dass der Sachverständige Carl B., ungeachtet später eingetretener Ver-

hältnisse ihn nicht unbedenklich erscheinen lassen, zur Aufklärung seines früher, vor dem Eintritte seiner Beziehungen zu der N.-Bahn erstatteten Gutachtens herangezogen wurde, weil wie das O. L. G. zutreffend bemerkt hat, diese Aufklärung eben nur die Sachverständigen geben konnten, welche das Gutachten erstattet haben. Sofern aber Johann P. dafür hält, dass die für die Feststellung der Entschädigung maassgebenden thatsächlichen Verhältnisse bei der Erhebung nicht vollständig dargestellt wurden, insbesondere Wasserleitungsanlagen nicht beachtet worden sein sollen, muss derselbe auf § 31 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, verwiesen werden. Sein Revisionsrecurs ist ein ordentlicher nur insofern, als er den obergerichtlichen Ausspruch bezüglich der Recurskosten und der Kosten der dem erstrichterlichen Erkenntnisse nachgefolgten Erhebungen betrifft; in dieser Beziehung kann jedoch derselben keine Folge gegeben werden, weil mit Rücksicht auf den vom O. L. G. richtig hervorgehobenen sehr geringen Erfolg, den Johann P. durch diese Erhebungen und mit seinem Recurse erzielt hat, der Eisenbahnunternehmung der Ersatz der bezüglichen Kosten selbst dann nicht aufgetragen werden könnte, wenn auf dieselben § 44 des letztbezogenen Gesetzes anwendbar wäre.

Auch der Revisionsrecurs der N.-Bahn ist ein ausserordentlicher, richtet sich nämlich dagegen, dass Edmund M. als Pächter enteigneter Grundstücke den Erhebungen beigezogen und ihm eine Entschädigung zuerkannt wurde. Es ist allerdings richtig, dass ein Bestandnehmer nicht als ein Enteigneter im Sinne des § 4 des oft citirten Gesetzes angesehen und behandelt werden kann. Nachdem jedoch der § 5 ebendort bestimmt, dass bei der Ermittlung der Entschädigung auch auf diejenigen Nachtheile Rücksicht zu nehmen ist, welche Bestandnehmer durch die Enteignung erleiden und deren Vergütung den Enteigneten obliegt, sofern der als Ersatz für den Gegenstand der Enteignung zu leistende Betrag nicht zur Befriedigung der gegen den Enteigneten zustehenden Entschädigungsansprüche zu dienen hat, nachdem ferner gemäss § 25 desselben Gesetzes in dem Falle, als sich die Entschädigung auf die Vergütung der vorbezeichneten Nachtheile dritter Personen erstreckt, der auf diese Vergütung entfallende Betrag insbesondere anzugeben, derselbe auch gemäss § 30 cit. in dem Entschädigungserkenntnisse insbesondere zu bestimmen, die Beiziehung des Bestandnehmers zur Feststellung

der ihn betreffenden Entschädigung nicht verboten ist, im Gegentheile unerlässlich sein kann, die enteigneten Bestandgeber auch die Geltendmachung der Ersatzansprüche dem Edmund M. überlassen haben, die N.-Bahn den bezogenen § 5 unrichtig dahin auffasst, als ob dem Bestandnehmer eine Entschädigung nur dann gebühren würde, wenn und insofern die Vergütung dem Enteigneten obliegt, diese Gesetzstelle jedoch eine solche Einschränkung nicht enthält, die Eisenbahnunternehmung nach § 4 vielmehr für alle durch die Enteignung verursachten vermögensrechtlichen Nachtheile Entschädigung zu leisten hat, die Entschädigung für Edmund M. in voller Uebereinstimmung mit den Erhebungen und gemäss dem von den Sachverständigen abgegebenen Gutachten festgestellt worden ist, kann weder der Vorgang bei den betreffenden Erhebungen beanständet, noch in den untergerichtlichen Entscheidungen eine offenbare Gesetz- oder Actenwidrigkeit gefunden werden und ist daher auch dieser Revisionsrecurs wegen Abganges der Voraussetzungen des § 16 des kais. Patentes vom 9. August 1854, R. G. Bl. Nr. 208, zurückzuweisen.

Ebenfalls unbegründet ist von diesem Standpunkte aus der Revisionsrecurs, welchen Edmund M. dagegen eingebracht hat, dass ihm Zinsen der zuerkannten Entschädigungsbeträge nicht zugesprochen worden sind; die Voraussetzungen, unter welchen allein die Eisenbahnunternehmung gemäss §§ 33 und 36 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, Verzugszinsen zu zahlen hätte, liegen nicht vor. Die Kosten der über den Revisionsrecurs der N.-Bahn erstatteten Aeusserung werden dem Edmund M. nicht zuerkannt, weil die Kosten des Rechtsmittelverfahrens nicht zu den im § 44 als vorbezogenen Gesetzes aufgezählten Kosten gehören und in dem eingeleiteten Verfahren im Hinblicke auf den § 24 cit. die Bestimmungen des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, nicht anwendbar sind.

Nr. 21.

Unzulässigkeit des selbständigen Recurses gegen Zwischenbescheide im Verfahren zur Feststellung der Entschädigung für enteignete Grundflächen.

(Entscheidung des O. G. H. vom 6. Juni 1895, Z. 6919; Bestätigung der gleichlautenden Entscheidungen des O. L. G. Prag vom 30. April 1895, Z. 10427 und des B. G. Kolin vom 10. April 1895, Z. 5918.)

Im Verfahren zur Feststellung der Entschädigung für die zur Erweiterung des Bahnhofes der N.-W.-Bahn in O. enteigneten Grundstücke und der Entschädigung für die hierdurch entstandenen Umwege ordnete das B. G. Kolin mit Uebergehung des Ansuchens der Grundbesitzer Josef N. und Consorten um Ertheilung einer viermonatlichen Frist zur Informirung die Tagsatzung zur Anbringung der Fragestücke, Erinnerungen und Einwendungen über das Gutachten der Sachverständigen an. Das O. L. G. Prag hat den hiergegen ergriffenen Recurs als unzulässig zurückgewiesen, weil die §§ 30 und 31 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, einen selbständigen Recurs nicht zulassen.

In dem Revisionsrecurse wurde geltend gemacht, dass aus den citirten Bestimmungen des Gesetzes vom 18. Februar 1878 keineswegs hervorgehe, dass ein selbständiger Recurs gegen einzelne im Zuge des Expropriationsverfahrens ergangenen Bescheide ausgeschlossen ist. Wenn § 30 die Bestimmung enthält, dass das Expropriationserkenntniss nur mit Recurs angefochten werden kann, und wenn dieses Recursverfahren auf besondere Art normirt wird — und dies abweichend vom streitigen und ausserstreitigen Verfahren — folgt daraus keineswegs, dass gegen die im Laufe des Recursverfahrens ergangenen Bescheide ein Recurs unzulässig sei. Diese Auslegung widerstreitet den Grundsätzen der Logik. Die Bestimmung der Absätze 3 bis 5 des § 30 haben einen ausnahmsweisen Charakter, und zwar einer Ausnahme sowohl von den Bestimmungen des streitigen als des ausserstreitigen Verfahrens. Eine Ausnahme darf aber nie extensiv ausgelegt werden. Es lässt sich auch für die Auslegung der unteren Instanzen kein sachlicher Grund finden. Warum sollte der Gesetzgeber den Recurs ausschliesen? Wenn er diese Absicht gehabt hätte, hätte er dies ausdrücklich festsetzen müssen, wie er dies anderwärts festgesetzt hat, z. B. im § 16 des Verfahrens in possessorio summarissimo. Dass aber die Ansicht der unteren Instanzen nicht richtig ist, fliesst aus § 31 des citirten Gesetzes, welcher im letzten Satze ausdrücklich den Recurs zulässt und dies auch vor Erlassung des Expropriationserkenntnisses. Dieser Paragraph erlaubt, dass der Expropriat um Ergänzung des Expropriationsverfahrens noch vor seiner Beendigung, daher noch vor dem endlichen Erkentnisse des Gerichtes ansuche.

Der O. G. H. hat dem ausserordentlichen Revisionsrecurse in der Erwägung, dass eine Nullität nicht vorliegt, dass aber

auch in den untergerichtlichen Entscheidungen eine offenbare Ungerechtigkeit nicht erblickt werden kann, und dass sonach die gesetzlichen Voraussetzungen zur Abänderung oder Aufhebung gleichförmiger Entscheidungen nicht gegeben sind — keine Folge zu geben befunden.

Nr. 22.

Die Einbringung der gerichtlich bestimmten Curatelskosten eines für die Besitzer von Theilschuldverschreibungen gerichtlich bestellten Curators von der nach § 6 des Gesetzes vom 24. April 1874, R. G. Bl. Nr. 49, zum Ersatze derselben verpflichteten Bahn erfolgt im ausserstreitigen Verfahren durch einen Zahlungsauftrag des Curatelsgerichtes, und bedarf es hierzu nicht der Betretung des Klageweges.

(Entscheidung des O. G. H. vom 18. Juni 1895, Z. 6950; Abänderung der Entscheidung des O. L. G. Wien vom 18. April 1895, Z. 5705; Wiederherstellung des Bescheides des L. G. Wien vom 19. März 1895, Z. 22718.)

Vom L. G. Wien wurde der U. W.-Bahn aufgetragen, die dem Curator der Prioritäten der U. W.-Bahn Dr. v. H. mit 2286 fl. rechtskräftig bestimmten, von ihr gemäss § 6 des Gesetzes vom 24. April 1874, R. G. Bl. Nr. 49, zu bestreitenden Curatelskosten binnen 14 Tagen an denselben zu bezahlen.

Ueber Recurs der U. W.-Bahn fand das O. L. G. Wien den angefochtenen Bescheid dahin abzuändern, dass der Curator Dr. v. H. mit seinem gestellten Begehren wegen Bezahlung der liquidirten Curatelskosten per 2286 fl. nach dem Hofdecrete vom 4. October 1833, J. G. S. Nr. 2633, auf den ordentlichen Rechtsweg gewiesen werde, weil § 6, Abs. 3 des bezogenen Gesetzes jenem Gerichte, welches den Curator bestellt hat, lediglich die Bestimmung, nicht aber auch die Einbringung der Curatelskosten zuweist, weil es sich hierbei um die Bestimmung dieser Kosten gegenüber den Curanden rücksichtlich der gemäss des cit. § 6, Abs. 3, an Stelle derselben tretenden U. W.-Bahn handelt; weil daher das Hofdecret vom 4. October 1833, J. G. S. Nr. 2633, analoge Anwendung zu finden hat, nach diesem Hofdecrete jedoch über das Begehren um Zahlung der liquidirten Gebühren der competente Richter des Schuldners nach vorläufigem contradictorischen Verfahren zu entscheiden hat.

Der O. G. H. gab dem Revisionsrecurse des Curators Folge, und fand den Bescheid des L. G. Wien in der Erwägung wieder herzustellen, dass die ziffermässige Höhe der

dem Dr. v. H. in seiner Eigenschaft als gemeinsamer Curator der Inhaber von Obligationen des von der U. W.-Bahn im Jahre 1874 emittirten Prioritätsanlehens von 3,276.400 fl. für seine in dieser Angelegenheit im ausserstreitigen Verfahren entwickelte Thätigkeit gebührenden Entlohnung nebst Ersatz der Baarauslagen feststeht; dass die Verpflichtung der U. W.-Bahn zur Bestreitung dieser Kosten im § 6, Abs. 2 des Gesetzes vom 24. April 1874, R. G. Bl. Nr. 49, klar ausgesprochen und aus den bisherigen diese Kostenfrage betreffenden Verhandlungen irgend eine der U. W.-Bahn gegen den diesfälligen Anspruch des Dr. v. H. zustehende rechtliche Einwendung nicht zu ersehen ist; in der Erwägung, dass es sich hierbei um die Gebühr eines von dem Gerichte im ausserstreitigen Verfahren bestellten Vertreters handelt und es der Stellung eines solchen — von besonderen hier nicht zutreffenden Umständen abgesehen — nicht entspricht, ihn mit seinem Anspruche auf Ersatz der baaren Auslagen, welche ihm bei Besorgung des ihm vom Gerichte übertragenen Geschäftes entstanden sind, und auf Entlohnung für seine Mühewaltung auf den ordentlichen Rechtsweg zu verweisen; dass die zufällige Eigenschaft dieses Vertreters als Advocaten die Anwendung des Hofdecretes vom 4. October 1833, J. G. S. Nr. 2633, nicht zu rechtfertigen vermag, und ebenso wenig aus § 6, Abs. 2 des Gesetzes vom 24. April 1874, wo lediglich von der dem Curatelsgerichte obliegenden Pflicht zur Bestimmung der im ausserstreitigen Verfahren dem Curator entstandenen Kosten und nicht auch von der Art und Weise ihrer Einbringung die Rede ist, gefolgert werden kann, dass die Einbringung der gerichtlich bestimmten Gebühren von dem Verpflichteten nur im ordentlichen Rechtswege geschehen dürfe; in der Erwägung, dass somit der im officiösen Wege von dem k. k. Landes- als Curatelsgerichte an die U. W.-Bahn erlassene Auftrag zur Zahlung der rechtskräftig festgestellten obigen Kosten gerechtfertigt erscheint.

Nr. 23.

Frachterstattungsansprüche, welche darauf begründet werden, dass die Bahn einen zwar richtigen und für die betreffende Sendung bestehenden Tarif, aber nicht den günstigsten Tarif angewendet hat, erlöschen nach § 90 B. R. durch vorbehaltlose Zahlung der Fracht und Annahme des Gutes.

(Entscheidung des Bagatellgerichtes in Handelssachen in Wien vom 18. Juni 1895, Z. 30172.)

Wenzel C., Fleischselcher in P., klagte die St. Bahn auf Rückerstattung zu viel gezahlter Frachtgebühren von fl. 14.28 sammt 6 Procent Zinsen vom Klagetage und Ersatz der Gerichtskosten.

Das Bagatellgericht wies das Klagebegehren ab und erkannte den Kläger schuldig, der Geklagten die auf fl. 8 bestimmten Gerichtskosten binnen acht Tagen bei sonstiger Execution zu bezahlen.

Gründe:

Die geklagte Gesellschaft hat unter anderen gegen die Klage das Präjudiz des § 90 des B. R. eingewendet. Es ist nunmehr zu untersuchen, ob der vorliegende Fall nicht unter die Bestimmung des von der Bestimmung des § 90 B. R. ausgenommenen § 61 B. R. fällt. Der § 61 bestimmt im letzten Absatze, dass das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zurückzuerstatten ist, wenn der Tarif unrichtig angewendet, oder Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Fracht und der Gebühren vorgekommen sind.

In dem vorliegenden Falle ist eine Fracht berechnet worden auf Grund eines Frachtbriefes, mit welchem eine Sendung Schweine von Steinbruch nach Prag mit der Routenbestimmung via Marchegg abgesendet wurde; mit Rücksicht auf die Routenbestimmung via Marchegg wurde in Steinbruch die Fracht bis Marchegg und in Marchegg bis Prag nach dem bestehenden Tarife berechnet, der Kläger mache nun geltend, dass die Fracht hätte nach dem Tarife Steinbruch-Stadlau, Stadlau-Prag berechnet werden sollen, infolge dessen sich die eingeklagte Differenz ergeben hätte; zumindest hätte aber der Tarif Steinbruch-Marchegg, Marchegg-Stadlau, Stadlau-Prag angewendet werden sollen, infolge dessen sich eine Differenz zu seinen Gunsten von fl. 3.27 ergeben würde. Nachdem die Route Marchegg angegeben war, wurde in Steinbruch die Fracht von den ungarischen Bahnen nur bis Marchegg als Grenzstation berechnet.

In Marchegg wurde der bestehende Tarif Marchegg-Prag von der Bahn berechnet, und zwar richtig berechnet. Der Kläger verlangt nun die Anwendung eines von Stadlau nach Prag bestehenden günstigeren Tarifes und demnach die Berechnung Marchegg-Stadlau, Stadlau-Prag, beziehungsweise Steinbruch-Stadlau, Stadlau-Prag.

Wenn nun auch der letztere Tarif günstiger ist, so ist deshalb doch der in Marchegg-Prag angewendete Tarif Marchegg-Prag nicht unrichtig; denn würde der Tarif, wie ihn der Kläger angewendet wissen will, der allein richtige sein und der andere der unrichtige, so wäre der bestehende Tarit Marchegg-Prag niemals anzuwenden und daher factisch aufgehoben, was ein Widerspruch ist, indem derselbe gesetzlich besteht.

Ist nun der angewendete Tarif Marchegg-Prag richtig, so liegt der Fall des § 61 B. R. nicht vor und da auch sonst die im § 90 B. R. bezogenen Ausnahmen nicht zutreffen, so ist der Rückerstattungsanspruch des Klägers, über dessen Berechtigung zu entscheiden hier kein Anlass vorliegt, nach § 90 B. R. durch Annahme des Gutes und Bezahlung der Fracht präjudicirt.

Es war daher das Klagebegehren abzuweisen und der Kläger zur Zahlung der Gerichtskosten gemäss § 74 B. V. zu verurtheilen.

Nr. 24.

Das Entspringen eines Hundes während der Beförderung desselben auf der Eisenbahn ist ein Schaden, welcher aus der mit der Beförderung lebender Thiere verbundenen besonderen Gefahr hervorgeht und wird bis zum stricten Beweis des Gegentheiles vermuthet, dass der Schaden aus dieser Gefahr entstanden ist.

(Entscheidung des O. L. G. Wien vom 7. August 1885, Z. 9951; Bestätigung der Entscheidung des H. G. Wien vom 31. Mai 1895, Z. 118927).

Am 16. September 1893 wurde von der St.-Bahn ein in einer Kiste verpackter lebender Hund von einer Anschlussbahn zur Weiterbeförderung übernommen und durch das Bahnpersonal in den Hüttelwagen des betreffenden Zuges verladen.

Bald nach Abfahrt des Zuges ist der Hund entsprungen und konnte nicht mehr aufgefunden werden.

A. H. klagte nunmehr als Cessionar des Aufgebers B. W. die St.-Bahn beim H. G. Wien auf Schadenersatz per fl. 350 sammt 5 Procent Zinsen vom Klagstage und Zahlung der Gerichtskosten binnen drei Tagen bei sonstiger Execution.

Das H. G. Wien wies dieses Begehren vollinhaltlich ab und verurtheilte den Kläger in die Kosten.

Gründe:

Es ist unbestritten, dass B. W. am 16. September 1893 in der Station T. der A. T.-Bahn einen Hund in einer Kiste

mit der Declaration „lebender Hund" zur Beförderung an den Kläger nach B. zur Aufgabe brachte, dass dieser Hund zum Transporte, und zwar auch von der geklagten Bahngesellschaft als Anschlussbahn übernommen wurde, allein während der Fahrt in der Nähe der Station K. entsprungen ist und in der Bestimmungsstation B. die leere Kiste anlangte.

Nach § 75 des B. R. vom 10. December 1892, R. G. Bl. Nr. 207, haftet die Bahn für den Schaden, welcher durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht zu beweisen vermag, dass der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben, durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes (namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage) oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist.

Nach § 77, Z. 5 des B. R., haftet jedoch die Eisenbahn nicht in Ansehung lebender Thiere für den Schaden, welcher aus der mit der Beförderung dieser Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahren entstanden ist, und wird nach dem citirten Paragraph, wenn ein eingetretener Schaden nach den Umständen des Falles aus dieser Gefahr entstehen konnte, bis zum Nachweise des Gegentheiles vermuthet, dass der Schaden aus der betreffenden Gefahr wirklich entstanden ist.

In der Zusatzbestimmung IV *a* des Tarifes, Theil I zum B. R., welche nach den Aussagen der Sachverständigen Dr. Josef Sch. und Dr. Carl Sch. von allen Bahnen in Oesterreich kundgemacht ist und auch bei den in Rede stehenden Bahnen gilt und im vorliegenden Falle um so mehr berücksichtigt werden muss, weil nach Inhalt des Frachtbriefes Nr. 2 der Absender Bernhard W. den Frachtvertrag auf Grund der Bestimmungen des Betriebsreglements und der Tarife, welche für die fragliche Sendung in Anwendung kommen, abgeschlossen hat, werden die vorgedachten Bestimmungen des § 77, Z. 5 des B. R., noch näher dahin individualisirt, dass die Eisenbahn in Ansehung lebender Thiere nicht haftet, wenn der Verlust oder Beschädigung der Thiere durch Entspringen, Fallen, Stossen, Ersticken oder sonstige Ursachen beim Ein-, Aus- und Umladen während des Transportes oder beim Aufenthalte auf dem Bahnhofe entstanden ist.

Es steht demnach fest, dass nach § 77, Z. 5 des B. R., vom 10. December 1892, R. G. Bl. Nr. 207, und der oben citirten Zusatzbestimmung IV des Tarifes, Theil I zum B. R., das Entspringen eines Hundes während des Transportes als ein Factum erscheint, welches aus der mit dem Transporte eines lebenden Hundes verbundenen besonderen Gefahr entstehen kann. Nach § 77 des B. R. trifft daher den Kläger die Beweislast, dass an dem Entspringen des Hundes die Eisenbahnverwaltung, respective die Bahnbediensteten Schuld tragen. Diesen Beweis hat jedoch Kläger nicht hergestellt. Die widersprochene Anführung des Klägers, dass der fragliche Hund in der Kiste in einem offenen Waggon transportirt wurde, und dass der Transport eines lebenden Hundes in einem offenen Waggon eine ganz ungebräuchliche Transportart sei, wird dadurch widerlegt, dass laut Aussage des Zeugen Carl B. die Kiste mit dem Hunde in einem Hüttelwagen als gewöhnliche Art des Hundetransportes mittelst der Bahn bezeichnet wird.

Andere thatsächliche Umstände, aus denen ein Verschulden der Bahnunternehmung an dem Entspringen des Hundes gefolgert werden könnte, sind klägerischerseits nicht angeführt worden. Da hingegen durch die Aussage mehrerer Zeugen festgestellt ist, dass die Drahtstiften, mit denen sieben Querleisten angenagelt waren, bei einer Querleiste nicht in gerader Richtung in die Mitte, sondern schief am Rande in die Kistenbretter eingetrieben waren, ferner dass ein Kistenbrett gespalten war, und dass auf dieser Seite die Drathstiften bei einer Querleiste seitwärts herausragten, dass diese Querleiste vollständig locker war, übrigens auch der Zeuge Hugo K. bestätigt hat, dass eine Querleiste der mit Adresse „An Herrn Anton H. in B." versehenen Kiste losgelöst war, findet das Entspringen des Hundes seine hinlängliche Aufklärung in der vorangeführten Beschaffenheit der Kiste, zumal die Behauptung des Klägers, der Kopf des Hundes sei der schwächste Theil desselben, durch die Aussagen der Sachverständigen Dr. Anton G. und Josef F. widerlegt ist.

Bei dieser Sachlage musste Kläger mit seinem Begehren abgewiesen werden, ohne dass es weiters auf die Einwendung der mangelnden activen Klagslegitimation ankommt, bezüglich welcher der Beweis durch den Haupteid über die Cession der Forderung hergestellt werden konnte.

Der Anspruch bezüglich der Gerichtskosten gründet sich auf den § 24 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69.

Das O. L. G. Wien bestätigte das erstinstanzliche Urtheil.

Gründe:

Von der allgemeinen, auch dem § 75 des B. R. vom 10. December 1892, R. G. Bl. Nr. 207, zu Grunde liegenden Vorschrift des Art. 395 H. G. Bl., wonach der Bahnverwaltung in ihrer Eigenschaft als Frachtführerin die Beweislast obliegt, dass der während des Transportes des Frachtgutes eingetretene Schaden auf eine andere Art als durch ein Verschulden ihrer Organe eingetreten sei, bildet der im § 77, Abs. 5 des B. R., und Art. 424, Abs. 5 H. G., vorgesehene Fall die Ausnahme, indem die Bahnverwaltung in Ansehung lebender Thiere für den Schaden nicht haftet, welcher aus der mit der Beförderung dieser Thiere für dieselben verbundenen Gefahr entstanden ist.

Unter dieser Gefahr ist, wie sich aus der Zusatzbestimmung IV *a* zu dem citirten § 77 des B. R. ergiebt, nicht nur eine Verletzung, eine Erkrankung und ein Verenden, sondern auch das Entspringen des Thieres zu verstehen — mag dasselbe frei, gefesselt oder in einer Verpackung zur Beförderung übernommen worden sein — denn im Gegensatze zu einem leblosen Frachtgute ist der Transport eines lebenden Thieres mit mehreren Schwierigkeiten und Gefahren verbunden, speciell jener einer Hundes, der, um dem Getöse der Dampfmaschine, der Erschütterung während der Fahrt und der ungewöhnlichen Lage zu entgehen, naturgemäss alle Anstrengungen macht, um sich aus der Gefangenschaft zu befreien, so dass schliesslich bei den wiederholten Befreiungsversuchen des erschreckten Thieres auch ursprünglich wohl befestigte Holzstücke von der Kiste sich lostrennen müssen.

Eine Verpflichtung der Bahnverwaltung, den Transport in einem geschlossenen Wagen durchzuführen, besteht aber gemäss § 57 des B. R. nur insoweit, als dies ausdrücklich vereinbart wurde und nicht Betriebsanstände vorliegen.

Nach Abs. 2 des § 77 des B. R. aber reicht die durch die Situation gegebene Gefahr aus, um die rechtliche Vermuthung zu begründen, dass der durch das Entweichen des Hundes entstandene Schaden thatsächlich aus dieser Gefahr entstanden ist.

Hierdurch ergiebt sich für den Aufgeber der Fracht die Nothwendigkeit, das Gegentheil zu beweisen und obliegt der Bahnverwaltung im vorliegenden Falle keinerlei Verpflichtung,

einen Beweis für das Vorhandensein einer erst später zu Tage getretenen Mangelhaftigkeit der Verpackung zu übernehmen. (§ 58 cit. Ges.)

Der Kläger hat nun einen die gesetzliche Vermuthung entkräftenden Gegenbeweis in der Richtung, dass das Entweichen des Hundes durch ein Verschulden der Organe der Bahnverwaltung erfolgt sei, gar nicht versucht.

Da die Bahnverwaltung unter den gegebenen Umständen eine Beweislast über die Ursache des Entweichens nicht trifft, sind die Folgerungen, welche der Kläger daran knüpft, dass die Untersuchung der Kiste nicht sofort beim Einlangen in der Abgabsstation, sondern erst einige Zeit später in P. erfolgte, ohne Belang. Ebenso wenig war in eine Erörterung der Frage, ob und inwieweit der geforderte Ersatzbetrag den gemeinen Werth des Frachtgutes, im Sinne des § 80 des cit. Gesetzes repräsentirt, einzugehen.

Die erstrichterlich erfolgte Abweisung des Klagebegehrens erscheint demnach gerechtfertigt und hat der sachfällige Kläger gemäss den Bestimmungen der §§ 24 bis 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, die Kosten seines erfolglosen Rechtsmittels selbst zu tragen.

Nr. 25.

Eine Bahn kann nur insoweit auf Rückstellung einer zu viel erhobenen Frachtgebühr belangt werden, als es sich um eine von ihr auf dem Frachtbriefe vorgenommene Frachtberechnung handelt.

(Entscheidung des Bagatellgerichtes in Handelssachen in Wien vom 19. Januar 1895, Z. 109076.)

Mittelst Frachtbriefes vom 12. December 1891 wurden in der Station Söchau zwei Waggons Apfelwein mit der Bestimmungsstation Budapest-Verbindungsbahn aufgegeben. Nach Ansicht des Klägers wurde für die Strecke Fehring-Budapest eine Mehrgebühr von 35 fl. 6 kr. von den ungarischen Staatsbahnen berechnet und auch vom Empfänger eingehoben. Der Empfänger cedirte seine Forderung an den in Wien domicilirenden Absender, und dieser belangte mit Klage vom 27. December 1894, Z. 109067, die k. k. Staatsbahnen beim k. k. Bagatellgerichte für Handelssachen in Wien auf Rückzahlung dieser angeblich zu viel gezahlten Gebühr. Die Geklagte verweigerte die Zahlung, indem sie sich darauf berief, dass sie die Fracht nur bis zur ungarischen Grenze bei Fehring berechnete, die angeblich falsche Berechnung erst

bei der Umkartirung in Fehring von den ungarischen Staatsbahnen erfolgte und von diesen letzteren auch die angebliche Mehrgebühr eingehoben und behalten wurde, dass sie somit im vorliegenden Falle weder für diese angeblich falsche Berechnung und Einhebung verantwortlich ist, noch etwas indebite in Händen habe und daher auch nicht verpflichtet sei, etwas zurückzustellen.

Das Bagatellgericht in Handelssachen in Wien wies das Klagebegehren ab.

Gründe:

Die Geklagte bestreitet, dass die Gebühr überhaupt unrichtig bemessen wurde und verweigert überdies die Rückstellung auch aus dem Grunde, weil nicht sie, sondern die ungarischen Staatsbahnen selbst nach der Behauptung des Klägers die Gebühr angeblich unrichtig bemessen und eingehoben haben. Der Kläger aber beruft sich auf die Bestimmung des § 62 des B. R. vom 10. Juni 1874, R. G. Bl. Nr. 75, wonach die erste und diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zuletzt übernommen hat, haftbar sein soll, demnach die geklagte Bahn als die erste Bahn, welche das Gut übernommen hat, für die unrichtige Berechnung der Fracht aufzukommen habe, während die geklagte Bahn sich darauf beruft, dass der angezogene Paragraph sich nur auf die Ersatzpflicht wegen Schadenersatz und verspäteter Ablieferung bezieht, somit die geklagte Bahn im vorliegenden Falle, wo es sich nicht um eine Ersatzpflicht handelt, für die durch eine andere Bahn erfolgte etwaige unrichtige Bemessung und Einhebung von Gebühren nicht verantwortlich sei. Allein nach dem Sachverhalte kann § 62 des citirten B. R. für die Entscheidung des vorliegenden Rechtsfalles gar nicht herangezogen werden. Diese Bestimmung ist lediglich eine Consequenz aus Art. 429 H. G., welcher gestattet, dass die Eisenbahnen die ihnen nach Art. 401 H. G. obliegende Solidarhaftung aller am Transporte betheiligten Eisenbahnen im Falle der Schadensersatzpflicht einschränken auf die erste und die letzte, sowie diejenige in der Mitte liegende Bahn, auf deren Strecke nachweislich der Schaden entstanden ist. Von dieser Gestattung hat nun das Betriebsreglement im § 62 Gebrauch gemacht. Es ist daher § 62 B. R. nur in dieser Richtung auszulegen. Im vorliegenden Falle aber, wo es sich nicht um eine Schadensersatzpflicht handelt, ist nur Art. 401 H. G.

anzuwenden, wonach alle am Transport betheiligten Frachtführer, welche das Gut mit dem Frachtbrief übernommen haben, für die Ausführung des Transportes bis zur Ablieferung solidarisch haftbar sind, jedoch nur nach Inhalt des Frachtbriefes. In dem vorliegenden Falle war die Berechnung der Fracht — und nur gegen diese richtet sich die Beschwerde — von der geklagten Bahn lediglich für die Strecke bis zur ungarischen Grenze, und zwar zugegebenermaassen richtig vorgenommen worden. Die geklagte Eisenbahn haftet daher nur nach Maassgabe und Inhalt des Frachtbriefes, so weit der Inhalt vorhanden war, bis sie Frachtbrief und Frachtgut weitergab. Die weitere Frachtberechnung wurde von der ungarischen Bahn vorgenommen, und es hatte der Frachtbrief auch erst vom Momente der Uebernahme durch die ungarische Bahn den vom Kläger beanständeten Inhalt. Für diesen Inhalt konnte aber nur diejenige Bahn haften, welche den Frachtbrief mit dem angeblich unrichtigen Inhalt übernommen hatte, somit nicht die hier geklagte Bahn. Demgemäss war das Klagebegehren abzuweisen.

Nr. 26.

Der Anspruch auf Ersatz der dem Enteigneten im Verfahren zur Feststellung der Entschädigung erwachsenen Kosten kann gegen die Bahnunternehmung im Klagewege nicht geltend gemacht werden, wenn darüber bereits im ausserstreitigen Feststellungsverfahren eine Entscheidung gefällt worden ist.

(Entscheidung des O. G. H. vom 4. September 1895, Z. 8619; Abänderung der Urtheile des O. L. G. Graz vom 4. September 1895, Z. 8619, und des B. G. Hermagor vom 26. Juni 1895, Z. 942.)

Mehrere enteignete Grundbesitzer klagten die G. Bahn auf Ersatz der ihnen aus Anlass der Verhandlungen wegen Feststellung der Entschädigung, insbesondere auch für rechtsfreundliche Vertretung erwachsenen Kosten.

Das B. G. Hermagor wies das Klagebegehren ab.

Gründe:

Kläger wollen ihr Klagerecht lediglich auf die Bestimmungen des § 365 a. b. G. B. und der §§ 4 und 44 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, gründen. Aus den Acten als Beilage der Klage geht hervor, dass die den Klagegegenstand bildende Kostensumme von den Klägern in dem nach obcitirtem Gesetze eingeleiteten Verfahren haupt-

sächlich infolge des Einschreitens der Kläger selbst und zur Wahrnehmung ihres eigenen Interesses aufgewendet wurde.

Nach § 24 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, hat das Gericht die Feststellung und Ermittlung der Entschädigung und der für letztere maassgebenden Verhältnisse nach den Grundsätzen des Verfahrens ausser Streitsachen zu pflegen, und ist nach § 30 dieses Gesetzes das Betreten des ordentlichen Rechtsweges zur Geltendmachung von Ansprüchen, über welche in dem durch dieses Gesetz geregelten Verfahren zum Zwecke der Feststellung der Entschädigung entschieden wurde, unzulässig. Von den Klägern wurde aber in diesem Enteignungsverfahren in mehrfachen Eingaben der Anspruch auf Zuerkennung der durch ihr Einschreiten verursachten Kosten gestellt, und wurden diese Ansprüche mit dem Bescheide vom 2. December 1893, Z. 4494, bestätigt mit Entscheidung des O. L. G. Graz vom 10. Januar 1894, Z. 403, und mit Entscheidungen des O. G. H. vom 1. Mai 1894, Z. 5280, und vom 3. October 1894, Z. 10359, als unzulässig zurückgewiesen. Ebenso wurde das Begehren der Kläger um Auflage der Kosten für ihre Intervention bei der Tagsatzung vom 4. December 1894 mit rechtskräftigem Bescheide vom 4. December 1894, Z. 5573, abschlägig vorbeschieden, weil im Verfahren nach dem Gesetze vom 18. Februar 1878 die Bestimmungen der Processnovelle vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, keine Anwendung finden, und ändert an dieser Sachlage der Umstand, ob die Einschreitungen und Rechtsmittel der Kläger mit Erfolg verbunden waren, deshalb nichts, weil die Kläger mit ihren Schritten um Erhebung und Feststellung der Entschädigung für die zum Bahnbetriebe enteigneten Parcellen nur von ihrem gesetzlich gewährleisteten Rechte Gebrauch gemacht haben, und die Eisenbahnunternehmung nach § 44 des Gesetzes vom 18. Februar 1878 nur die Kosten des Enteignungsverfahrens und der über deren Einschreiten gerichtlich vorzunehmenden Feststellung der Entschädigung zu bestreiten hat, unter welchen die Kosten der vom Enteigneten unternommenen Rechtshandlungen nicht begriffen sind.

Ueber Appellation der Kläger behob das O. L. G. Graz das erstrichterliche Urtheil und erkannte die geklagte Bahnunternehmung schuldig, den Klägern die Vertretungs- und Gerichtskosten zusammen per 622 fl. 40 kr. zu ersetzen.

Gründe:

Nach der klaren Bestimmung des § 44 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, sind die Kosten des Enteignungsverfahrens und der gerichtlichen Feststellung der Entschädigung von der Eisenbahnunternehmung zu bestreiten, ausgenommen den Fall, wenn diese Kosten durch ein ungerechtfertigtes Einschreiten einer Partei hervorgerufen werden.

Dass die eingeklagten Beträge Kosten des Enteignungsverfahrens und der Feststellung der Entschädigungsansprüche der Kläger betreffen, wird von der Geklagten gar nicht bestritten, und ist nur die Frage zu entscheiden, wer sie zu tragen hat, der Enteigner oder die Enteigneten. Die Beantwortung dieser Frage ist aber nach der obigen Gesetzesstelle von der Vorfrage abhängig, ob diese Kosten nicht durch ein ungerechtfertigtes Einschreiten der Kläger entstanden sind. Das muss verneint werden, denn auch in dieser Beziehung liegt eine Einwendung der Geklagten nicht vor, und geht auch aus den Klagebeilagen hervor, dass die Schritte, welche die Kläger zur Feststellung ihrer Ansprüche gethan haben, von Erfolg begleitet waren, mithin nicht ungerechtfertigt genannt werden können. Auch die besonderen Kosten der Vertretung durch einen Advocaten müssen als zweckmässig angesehen werden, weil die Angelegenheit keine einfache war und den Klägern daher die Inanspruchnahme eines Rechtsfreundes füglich nicht verwehrt werden kann. Daraus folgt, dass die Kläger, nachdem sie die eingeklagte Summe zugestandenermaassen bezahlt haben, berechtigt erscheinen, den Ersatz derselben zu begehren.

Der O. G. H. fand beide unterrichterlichen Urtheile aufzuheben, dem B. G. Hermagor die Rückstellung der Klage an die Kläger aufzutragen und zu erkennen, dass die Kosten aller Instanzen beider Streittheile gegeneinander aufgehoben werden. Hierbei wurde erwogen, dass die Kläger den Ersatz jener Vertretungs-, Gerichts- und Sachverständigenkosten fordern, die ihnen bei der Verhandlung wegen Entschädigung anlässlich des Baues der G. Bahn entstanden sind, dass eben die Kläger dieselben Kosten gegen dieselbe Bahnbauunternehmung in dem nach § 24 und 30 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, durchgeführten ausserstreitigen Verfahren geltend gemacht haben, in diesem Verfahren ihnen jedoch diese Kosten nicht zuerkannt worden sind, vielmehr

ihr Anspruch auf Ersatz der Kosten abgewiesen worden ist — dass hiernach über den Kostenanspruch definitiv erkannt worden ist, wobei der Rechtsweg, wie dies § 18 des kais. Patentes vom 9. August 1854, R. G. Bl. Nr. 208, vor Augen hat, den Parteien nicht vorbehalten wurde — dass daher über denselben Ersatzanspruch, wie im citirten § 18 ausdrücklich enthalten ist, „kein Rechtsstreit erhoben werden darf" — dass demnach die Klage, als zum Streitverfahren nicht geeignet, den Klägern zurückzustellen war, dass, die Kosten des gegenwärtigen Processes anbelangend, beide Streittheile in den Process sich eingelassen haben, es daher billig ist, dass beide Streittheile die Kosten des ungesetzlichen Verfahrens tragen.

Nr. 27.

Den Eltern des bei einem Bahnunfalle Getödteten steht nur dann ein Ersatzanspruch zu, falls dieselben zur Zeit des Unfalles in Nothlage waren und von dem Verunglückten unterstützt wurden.

(Entscheidung des O. G. H. vom 25. September 1895, Z. 8811; Bestätigung des Urtheiles des O. L. G. Prag vom 29. Mai 1895, Z. 10118 und 12851; Aufhebung der Entscheidung des H. G. Prag vom 4. März 1895, Z. 11057.)

Franz C., Arbeiter der B. W.-Bahn, ist beim Verschieben in der Station S. am 24. Juni 1891 verletzt worden und dieser Verletzung am nächsten Tage erlegen.

Der Vater desselben, Franz C., zur kritischen Zeit als Nachtwächter in einer Zuckerfabrik mit dem Taglohne von 65 kr. im Dienste stehend, klagte die B. W.-Bahn auf Ersatz des durch den Tod seines Sohnes erlittenen Schadens von monatlich 15 fl. und stützte diesen Anspruch auf das Gesetz vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, mit der Begründung, dass er von seinem beim Bahnbetriebe verunglückten Sohne eine Unterstützung von mindestens 7 fl. monatlich erhalten hat, welche Unterstützung nunmehr verloren geht.

Das H. G. in Prag verurtheilte die Geklagte, dem Kläger den Ersatz von monatlich 7 fl. vom Todestage des Sohnes auf Lebensdauer zu zahlen, wenn Franz C. (Vater) beeidet, dass er von seinem Sohne eine monatliche Unterstützung von mindestens 7 fl. erhalten habe.

Gründe:

Gegenüber dem von der Geklagten erhobenen auf § 1327 a. b. G. B. gestützten Einspruche ist zu bemerken, dass die

Frau und die Kinder nicht die einzigen Personen sind, welche aus diesem Anlasse allenfalls zu entschädigen sind, es können vielmehr auch alle jene Personen, die durch den Tod des Franz C. in ihren Rechten verkürzt worden sind, ihre Ansprüche gegen die Eisenbahn erheben. Dies ergiebt sich aus der Bestimmung des § 154 a. b. G. B., wonach der Kläger, als Vater, das Recht hat, im Falle eingetretener Noth einen Alimentationsanspruch gegen seinen Sohn zu erheben.

Diese Unterstützung wurde dem Kläger von seinem Sohne durch Zusendung einer monatlichen Unterstützung von mindestens 7 fl. gewährt und da er dieselbe durch den Tod seines Sohnes verliert, ist die Geklagte verpflichtet, für diesen Schaden aufzukommen.

Die von der Geklagten erhobene Einwendung, dass sich der Kläger zur kritischen Zeit nicht in Nothlage befand, ist irrelevant. Es ist gleichgiltig, ob sich der in seinem Rechte verkürzte Franz C. (Vater) in nothdürftigen Verhältnissen befand oder nicht, da nach § 1293 a. b. G. B. nur darauf zu sehen ist, ob dem Kläger überhaupt ein Schaden an seinem Vermögen, seinen Rechten oder seiner Person zugefügt worden ist. Gegebenenfalls erlitt der Kläger durch den Tod seines Sohnes einen Abbruch an seinen Rechten, was die geklagte Eisenbahn zu vertreten hat.

Der Einwand, dass die Forderung per 15 fl. zu hoch sei, ist nach der gepflogenen Erhebung und Zeugeneinvernahme begründet, und da der Kläger selbst zugiebt, nur eine Unterstützung von monatlich 7 fl. erhalten zu haben, ist die Reducirung des Anspruches nach Analogie § 1310 a. b. G. B. durchgeführt worden.

Bei abgelegtem Eide sind die Processkosten von der Geklagten als dem unterlegenen Theile zu zahlen.

Das O. L. G. Prag hat über Berufung der Geklagten die Klage verworfen und den Kläger zum Ersatze der Processkosten beider Instanzen verurtheilt.

Gründe:

§§ 1325 und 1326 a. b. G. B. stellen fest, wer bei körperlichen Verletzungen den Ersatz, beziehungsweise in welchem Umfange zu leisten hat. Da im gegebenen Falle bei dem Unfalle Franz C. (Sohn) ums Leben kam, kann es sich nur darum handeln, ob die Bestimmung § 1327 a. b.

G. B., die nur zu Gunsten der hinterbliebenen Gattin und Kinder lautet, auch auf andere Personen erweitert werden kann.

Eine derartige Erweiterung erscheint unzulässig, weil § 1327 a. b. G. B. eine Ausnahmsbestimmung ist, auf welche der Kläger seinen Anspruch nicht stützen kann.

Da der Kläger durch den Tod seines Sohnes weder an seiner Person, noch an seinem Vermögen geschädigt wurde, wäre zu untersuchen, ob der Kläger in seinem Rechte verkürzt wurde. Franz C. (Vater) behauptet, dass er in seiner Nothlage nach § 154 a. b. G. B. berechtigt war, von seinem Sohne eine Unterstützung zu fordern, welche ihm auch thatsächlich gewährt wurde. Das Recht, von den Kindern gemäss § 154 a. b. G. B. einen angemessenen Lebensunterhalt zu fordern, ist an die Voraussetzung geknüpft, dass die Eltern in Noth gerathen sind, was gegebenenfalls nicht zutrifft, weil der Kläger erwiesenermaassen zur Zeit des Todesfalles einen für seine Verhältnisse angemessenen Lebenserwerb hatte.

Wenn ihm von seinem Sohne eine Geldunterstützung zutheil geworden ist, so ist dies keine Verpflichtung, sondern nur ein Geschenk gewesen, woraus ein rechtlicher Anspruch gegen die Geklagte nicht abgeleitet werden kann. Von einer Verkürzung irgend eines Rechtes kann sonach keine Rede sein, umsoweniger als der Kläger noch mehrere Kinder hat und von dem getödteten Sohne nur dann der Lebensunterhalt gefordert werden könnte, wenn die anderen Kinder zu einer Unterstützung des Vaters nicht fähig wären.

Als sachfällig hat der Kläger die Kosten beider Instanzen zu zahlen. (§ 24 und 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69.)

Ueber die vom Kläger erhobene Revisionsbeschwerde hat der O. G. H. das angefochtene Urtheil des O. L. G. aus den demselben beigefügten, dem Gesetze entsprechenden Gründen bestätigt und gemäss §§ 24 und 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, die Kosten der erfolglosen Revisionsbeschwerde dem Kläger zur Zahlung vorgeschrieben.

Nr. 28.

Gusseiserne Schwungräder gehören nicht zu den leichtgebrechlichen Gegenständen im Sinne des § 67 des B. R. vom Jahre 1874 (§ 77 des B. R. vom Jahre 1892), für welche die Haftung der Eisenbahn beschränkt ist. Zulässigkeit der Auftragung des irreferiblen Haupteides an die Eisen-

bahn über den Zustand eines unverpackten Frachtgutes im Zeitpunkte der Einladung in den Eisenbahnwagen.

(Entscheidung des O. G. H. vom 25. September 1895, Z. 9212; Bestätigung des Urtheiles des O. L. G. Wien vom 5. Juni 1895, Z. 6436; Abänderung der Entscheidung des H. G. Wien vom 29. März 1895, Z. 91626.)

Leopold S., Kaufmann in W., klagte die St. Bahn vor dem H. G. Wien auf Zahlung des Entschädigungsbetrages von 240 fl. sammt Nebengebühren für den Bruch eines von der Geklagten beförderten eisernen Schwungrades.

Das H. G. Wien gab dem Klagebegehren statt.

Gründe:

Es ist unbestritten, dass dem Kläger am 22. Juli 1892 eine Sendung, bestehend aus zwei Colli H. S. 198 und 199, deren jedes ein halbes gusseisernes Schwungrad enthielt, mit Frachtbrief seitens der Geklagten in Wien zugestellt wurde, und dass, als Kläger diese Sendung auf dem Bahnhofe der Station Wien der Geklagten übernehmen wollte, es sich herausstellte, dass das eine der beiden halben Schwungränder an zwei Speichen in der Nähe des Radkranzes gebrochen war. Es ist weiter unbestritten, dass diese Beschädigung mittelst des Thatbestandsprotokolles ddo. Wien 22. Juli 1892 bahnämtlich festgestellt wurde.

Nach dem im Einklange mit Art. 395 H. G. stehenden § 64, alinea 1 des B. R. vom 10. Juni 1874, R. G. Bl. Nr. 75, haftet die Eisenbahn für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes seit dem Abschlusse des Frachtvertrages bis zur Ablieferung entstanden ist, insofern sie nicht beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage u. dgl. oder durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist.

Es trifft daher im vorliegenden Falle den Kläger gegenüber dem Widerspruche der Geklagten die Beweislast, dass die Beschädigung des Frachtgutes in der Zeit vom Abschlusse des Frachtvertrages bis zur Ablieferung des Frachtgutes entstanden ist.

Da nun durch die Aussage der Zeugen G. und H. constatirt ist, dass das fragliche Schwungrad im Fabrikshofe des H. in gutem und unversehrtem Zustande dem Spediteur R. über-

geben worden ist, da weiter der Zeuge W. bestätigt hat, dass er das Schwungrad, bevor dasselbe in den Eisenbahnwagen hineingeschoben wurde, fehlerlos auf der Erde liegen sah, da ferner der Zeuge H. ausgesagt hat, dass er die beiden Theile des in Rede stehenden Schwungrades im Wagen liegen sah, sie daselbst besichtigte, und dass dieselben unmittelbar nach dem Einwaggoniren ganz und unversehrt waren, da überdies laut Thatbestandsprotokolles die Verladung eine gute war, und da endlich im Frachtbriefe keinerlei Bemerkung über eine Beschädigung (Brüche) des fraglichen Rades, die doch jedermann in die Augen hätte fallen müssen, vorkommt (§ 47 B. R.), zudem die von der Geklagten geltend gemachte Behauptung, dass die Brüche, wie sie im Thatbestandsprotokolle constatirt erscheinen, nur bei der Verladung entstehen konnten, von den Sachverständigen verneint wurde, muss der Beweis, dass das Frachtgut in unbeschädigtem Zustande bei der Bahn aufgegeben wurde, und dass die Beschädigung während des Transportes entstanden ist, als erbracht angesehen werden. Da ferner die Berufung der Geklagten auf § 67, Z. 1, lit. *b* des B. R., unstichhältig ist, weil nach dem Sachverständigengutachten ein gusseisernes Schwungrad, dessen gebrochene Hälfte circa 1500 Kilogramm schwer ist, im Falle als es gut gegossen ist, nicht zu den leicht gebrechlichen Eisengütern gehört, und da nach Inhalt des Thatbestandsprotokolles der dem Kläger durch die Speichenbrüche der gusseisernen Radhälfte zugegangene Schaden 240 fl. beträgt, dieser Betrag auch nach dem Gutachten der Sachverständigen als richtig sich darstellt, musste die Geklagte zur Zahlung des eingeklagten Betrages unbedingt verurtheilt werden.

Das O. L. G. Wien erkannte in Abänderung des erstrichterlichen Urtheiles: Die Geklagte sei nur dann schuldig, den eingeklagten Betrag sammt Nebengebühren zu bezahlen, wenn sie durch ihr gesetzliches Vertretungsorgan den ihr aufgetragenen irreferiblen Haupteid dahin: „Es sei ihres Wissens und Erinnerns nicht wahr, dass das laut Frachtbrief am 19. Juli 1892 von R. in der Bahnstation S. zur Verfrachtung an den Kläger in zwei Hälften aufgegebene Schwungrad in vollkommen gutem, unbeschädigtem Zustande in S. einwaggonirt wurde", nicht ablegt.

Im Falle der Ablegung dieses Eides wird Kläger mit seiner Klage abgewiesen.

Gründe:

Es ist zwar allerdings Sache des Klägers, zu beweisen, dass die in Rede stehende Beschädigung des Frachtgutes in der Zeit vom Abschlusse des Frachtvertrages bis zur Ablieferung des Frachtgutes entstanden ist; da jedoch im vorliegenden Falle, wie der Vermerk im Frachtbriefe A zeigt, und auch unbestritten blieb, die Verladung durch die Partei besorgt wurde, haftet die Bahn nach Art. 424/3 H. G. und § 67, Abs. 4 und 6 B. R. nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist, es gilt vielmehr die rechtliche Vermuthung, dass ein Schade, welcher aus solcher von der Bahn nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, auch wirklich aus derselben entstanden ist. Dass aber derlei Speichenbrüche bei der Verladung im Waggon entstehen können, haben die Sachverständigen bestätigt. Wenn nun auch der angeführte Zeugenbeweis ergeben hat, dass das fragliche Schwungrad im Fabrikshofe des Paul H. dem Spediteur J. im guten unverletzten Zustande übergeben wurde und in diesem Zustande auch am Bahnhofe in P. anlangte, so ist doch der weitere entscheidende Umstand, dass sich dasselbe auch noch nach dessen Einwaggonirung in unversehrtem Zustande befand, keineswegs, wie dies der erste Richter annahm, gerichtsordnungsmässig erwiesen worden, denn der Zeuge Michael W. hat nur den unbeschädigten Zustand des Schwungrades vor dessen Verladung im Waggon, als dasselbe noch ausserhalb des letzteren auf der Erde lag, bestätigt; dass es aber auch noch nach vollzogener Einwaggonirung unversehrt war, mithin durch die Manipulationen beim Hineinschaffen in den Waggon und die Verladung die Beschädigung nicht erlitten hat, wurde nur von einem einzigen Zeugen, dem Fabriksherrn Paul H., bestätigt.

Gleichwohl aber ist diese letztere Thatsache, welche K. mangels eigener Wahrnehmung erfüllungsweise nicht zu beschwören vermag, durch die eben erwähnte Zeugenaussage wahrscheinlich gemacht worden und war deshalb im Grunde des § 207 a. G. O. und mit Hinblick auf den Umstand, dass die Bahngesellschaft, welche sofort bei Anlangen des Frachtgutes am Wiener Bahnhofe von der vorgefallenen Beschädigung erfahren hatte, in der Lage gewesen wäre, durch rechtzeitige geeignete Erhebungen sich von obiger Thatsache

Kenntniss zu verschaffen, und zwar um so leichter, als es sich um eine jedermann in die Augen fallende Beschädigung eines unverpackten Gutes handelte, auf den diesfalls der geklagten Gesellschaft unzurückschiebbar aufgetragenen Haupteid zu erkennen. Der gegen die beiden genannten Zeugen seitens der Geklagten eingewendete Verwerflichkeitsgrund des § 141 *d* a. G. O. erscheint durch die diesbezüglichen Angaben dieser Zeugen entkräftet. Dass endlich das in Rede stehende Schwungrad nicht zu jenen leicht gebrechlichen Eisengütern gehört, in Ansehung welcher § 67, Abs. 1 bis 6 B. R., die Haftpflicht der Bahn aufhebt, ergiebt sich aus dem Sachverständigengutachten, und wenn in dieser Beziehung die Beschwerdeführerin geltend macht, dass ja die Sachverständigen die Speichen eines gusseisernen Schwungrades als einer besonderen Bruchgefahr unterworfen bezeichnet haben, so muss darauf hingewiesen werden, das nicht ein einzelner stärker oder leichter construirter Radbestandtheil, sondern nur das Schwungrad in seiner Totalität das Frachtgut gebildet hat. Begründet erscheint auch die Beschwerde gegen die Höhe der Kosten, welche dem Kläger zuerkannt wurden, und werden aus denselben die Entlohnung für die unnöthigen Tagsatzungserstreckungen vom 31. Juli, 21. August, 20. October, 13. November, 11. December 1893, dann vom 15. Januar, 5. Februar, 26. Februar, 19. März, 23. April und 7. Mai 1894, dann für die gleichfalls unnöthigen doppelten Copiaturen der Satzreden und für die zu Informationszwecken behufs Einbringung der Klage stattgehabten Conferenzen ausgeschieden.

Der Ausspruch bezüglich der Gerichtskosten erster Instanz und bezüglich der Appellationskosten findet in den Bestimmungen der §§ 24 und 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, seine Begründung.

Der O. G. H. hat die Revisionsbeschwerde der Geklagten, die sich als eine ausserordentliche darstellt, gemäss § 51 Summarverfahren als unzulässig zurückzuweisen und über die ordentliche Revisionsbeschwerde des Klägers das Reformaturtheil des O. L. G. aus dessen Gründen vollinhaltlich zu bestätigen, zur Antretung des Haupteides eine neue 14tägige Frist zu bestimmen, sowie auszusprechen befunden, dass gemäss §§ 24 und 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, jeder Theil die Kosten seiner Revisionsbeschwerde selbst zu tragen hat.

Nr. 29.

In Betreff der Erhaltung der bereits vor Wirksamkeit des Gesetzes vom 18. April 1886, L. G. B. Nr 38. errichteten Eisenbahn-Zufahrtsstrassen sind nicht die Concurrenznorm dieses Gesetzes, sondern die hinsichtlich der Erhaltung dieser Strassen bestehenden besonderen Rechtsverhältnisse maassgebend. (Böhmen.)

(Entscheidung des V. G. H. vom 12. Juli 1895, Z. 3503.)

Die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft in Wien führte vor dem V. G. H. Beschwerde gegen die Entscheidung des böhmischen Landesausschusses vom 11. April 1894, Z. 12644, betreffend verweigerte Uebernahme einer Bahnhofzufahrtsstrasse durch den Bezirk Lobositz.

Der V. G. H. wies die Beschwerde als unbegründet ab.

Gründe:

Die Behauptung der Beschwerde, dass durch die Bestimmung des § 1 des böhmischen Landesgesetzes vom 18. April 1886, L. G. B. Nr. 38, eine Enteignung jener Eisenbahnzufahrtsstrassen stattgefunden habe, welche vor der Wirksamkeit dieses Gesetzes errichtet wurden, ist vollständig unrichtig. Denn die Bestimmung des § 1, nach welcher jene öffentlichen Strassen, welche die Verbindung der Bahnhöfe und Aufnahmsstationen mit den nächst erreichbaren öffentlichen Strassen herstellen, als Eisenbahnzufahrtsstrassen erklärt wurden, hat gewiss nur den Zweck, jene Merkmale festzustellen, welche für die Beurtheilung von derlei Strassen nach diesem Gesetze maassgebend erscheinen, keineswegs kann aber der citirten Bestimmung eine rückwirkende Kraft dahin beigelegt werden, dass hierdurch der Charakter von derlei bereits bestehenden Strassen geändert oder durch dieses Gesetz solchen bereits bestehenden öffentlichen Strassen die Oeffentlichheit erst beigelegt werden sollte.

Der V. G. H. musste daher alle Ausführungen der Beschwerde, welche sich auf diese unrichtige Voraussetzung stützen, übergehen und sich darauf beschränken, zu prüfen, ob die Erhaltung dieser zum Bahnhofe in Lobositz führenden Strasse vom Bezirke zu übernehmen sei. In dieser Richtung besagt der § 11 des früher erwähnten Landesgesetzes vom Jahre 1886, dass die über die Erhaltung bereits errichteter Eisenbahnzufahrtsstrassen bestehenden Rechtsverhältnisse durch dieses Gesetz nicht berührt werden. Hiernach könnte den Bezirk Lobositz die Erhaltung dieser in den Jahren 1847 bis 1848 errichteten, und daher zur Zeit des Inslebentretens des mehr erwähnten

Gesetzes bereits längst bestandenen Zufahrtsstrasse nach diesem Gesetze nur dann treffen, wenn derselbe kraft obwaltender besonderer Rechtsverhältnisse hierzu verpflichtet wäre, was gar nicht behauptet wird. Wenn der Vertreter der Beschwerde den im Administrativverfahren erhobenen und mit der angefochtenen Entscheidung abgewiesenen Anspruch der Staatseisenbahngesellschaft auf Uebernahme der Strasse durch den Bezirk auf die Entstehungsgeschichte des Gesetzes stützen zu können vermeint, welche erweise, dass die Loszählung der Eisenbahnverwaltung von der Verpflichtung zur Erhaltung schon bestehender Eisenbahnzufahrtsstrassen beabsichtigt wurde, weshalb auch der § 1 citirten Gesetzes ganz allgemein und unterschiedslos alle Eisenbahnzufahrtsstrassen, mögen sie schon hergestellt sein oder erst hergestellt werden, umfasse und demzufolge auch die Concurrenzbestimmungen des Gesetzes für schon errichtete Eisenbahnzufahrtsstrassen Geltung haben müssten, so konnte der Gerichtshof dieser Argumentation kein weiteres Gewicht beimessen. Denn aus dem Wortlaute der Bestimmungen der §§ 3 bis 7 lit. *c*, geht deutlich hervor, dass sie lediglich erst zu errichtende Eisenbahnzufahrtsstrassen im Auge haben und auf vor Wirksamkeit des Gesetzes schon angelegte Strassen sich nicht beziehen. Wollte man nun, wie es der Beschwerdeführer thut, die §§ 1 und 2 auch auf solche Zufahrtsstrassen beziehen, dann würde das Gesetz eine Lücke aufweisen, indem es keinerlei Bestimmung darüber enthielte, in welcher Art und Weise die Kategorisirung solcher schon früher errichteter Strassen als Bezirks- oder Gemeindestrassen zu erfolgen hat. Nun lässt es sich nicht wohl denken, dass das Gesetz gerade für diejenigen Fälle, wo, wie bei schon bestehenden Eisenbahnzufahrtsstrassen, die Ausmittlung der Concurrenz, die Entscheidung über die widerstreitenden Ansprüche am nöthigsten erscheinen musste, es unterlassen hätte, darüber Bestimmungen zu treffen. Es kann auch nicht unerwähnt bleiben, dass jene Landesgesetze anderer Länder über die Eisenbahnzufahrtsstrassen, welche die Anwendung der neuen Concurrenznormen auf schon bestehende Eisenbahnzufahrtsstrassen verfügen, dies durch die ausdrückliche Anführung dieser Kategorie von Strassen bewirkt haben. Diese Erwägungen führen mit Nothwendigkeit dazu, dem § 11 citirten Gesetzes jene in der Entscheidung zur Anwendung gelangte weitere Deutung, und zwar dahin zu geben, dass für die Erhaltung bereits vor dem Gesetze errichteter Eisenbahn-

zufahrtsstrassen nicht die Concurrenznormen dieses Gesetzes Platz greifen, sondern dass rücksichtlich jeder einzelnen solchen Strasse, die betreffs der Erhaltung derselben obwaltenden Rechtsverhältnisse auch weiterhin maassgebend zu bleiben haben.

Nr. 30.

1. Thatsächliche und rechtliche Voraussetzungen für die Erklärung eines Privatweges zu einer Eisenbahnzufahrtsstrasse. 2. Ausschliessliche Competenz der autonomen Organe zu einer solchen Erklärung. 3. Feststellung der Concurrenzfactoren und Repartition des Erhaltungsaufwandes. (Steiermark.)

(Entscheidung des V. G. H. vom 13. Juli 1895, Z. 3514.)

Mit der Entscheidung des steiermärkischen Landesausschusses vom 26. März 1894, Z. 5840, wurde von diesem einvernehmlich mit der k. k. Statthalterei der Theil der sogenannten Gesäusestrasse, abzweigend von der Eisenstrasse bis zum Kohlenbarren, Parcelle 480/2 und 480/3, als Bahnhofzufahrtsstrasse zum Bahnhofe Hieflau der k. k. österreichischen Staatsbahnen gemäss des steiermärkischen Landesgesetzes vom 16. October 1869, L. G. B. Nr. 46, und 1. Januar 1878, L. G. B. Nr. 3, erklärt und entschieden, dass zur Herstellung dieser Strasse einschliesslich der im Zuge derselben befindlichen Erzbachbrücke die im § 1 des Gesetzes vom 1. Januar 1878 berufene Concurrenz (der steiermärkische Landesfonds, der Bezirk Eisenerz und die k. k. österreichischen Staatsbahnen) mit je einem Drittel verpflichtet sei. Die niederösterreichische Finanzprocuratur führte gegen diese Entscheidung namens der Staatsbahnen Beschwerde vor dem V. G. H. In der Beschwerde wurde die Gesetzmässigkeit dieser Entscheidung angefochten, weil der Bahnhof Hieflau bereits an einer öffentlichen Strasse, der sogenannten Gesäusestrasse, liege, und es daher nicht angehe, nunmehr einen Theil dieser öffentlichen Strasse als Bahnhofzufahrtsstrasse zu erklären. Es sei schon von der politischen Begehungscommission seinerzeit aus diesem Grunde die Herstellung einer eigenen Eisenbahnzufahrt als gegenstandslos, beziehungsweise als überflüssig unerörtert gelassen worden. Ein weiterer Beleg, dass es sich nicht um eine Zufahrtsstrasse handle, ergebe sich aus der Statthaltereientscheidung vom 22. August 1886, Z. 16660, der zufolge die Gesäusestrasse als eine öffentliche Communication erkannt wurde, und habe in Consequenz dieser Entscheidung auch die Alpine Montangesellschaft die Erhaltung der Theilstrecke vom Kohlenbarren bis

zum Bahnhofende beim Wächterhause Nr. 88 laut Uebergabsprotokolles vom 12. September 1889 übernommen.

Der V. G. H. wies die Beschwerde als unbegründet ab.

Gründe:

Wie die Administrativacten nachweisen, liegt die fragliche Zufahrtsstrasse im Zuge der sogenannten Gesäusestrasse, welche vor etwa 60 Jahren von der Actiengesellschaft der k. k. Innerberger Hauptgewerkschaft hergestellt und von ihr als Privatstrasse, als ihr eigenthümlich, auf eigene Kosten erhalten wurde. Es besteht keine eigene Zufahrtsstrasse zum Bahnhofe in Hieflau im Sinne der bestehenden oder bestandenen Gesetze über Eisenbahnzufahrtsstrassen, sondern es wird die Verbindung von der sogenannten Eisenstrasse zum Bahnhofe in Hieflau lediglich durch diese Privatstrasse, die Gesäusestrasse, vermittelt. Diese thatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse wurden bei der commissionellen Verhandlung am 8. Juni 1881 anlässlich der Erhebung wegen theilweiser Umlegung und Versicherung des entlang der Station führenden Strassentheiles in Gegenwart der Vertreter der k. k. Staatsbahnverwaltung widerspruchslos constatirt. An diesem Verhältnisse wurde auch dadurch nichts geändert, dass die Strasse, die sogenannte Gesäusestrasse, mit dem Waldbesitze an die Alpine Montangesellschaft und seit dem Jahre 1889 an das Land Steiermark in das Eigenthum überging. Es kann insbesondere aus dem Protokolle, aufgenommen zu Hieflau am 12. September 1884, zwischen dem Vertreter der k. k. Eisenbahnbetriebsdirection Villach und jenem der österreichischen Alpinen Montangesellschaft, namentlich daraus, dass nach diesem Protokolle die von der Eisenbahnverwaltung umgelegte Strecke von der damaligen Besitzerin, der Alpinen Montangesellschaft, in ihre weitere Erhaltung übernommen wurde, eine Specialverpflichtung dieser Gesellschaft zur Erhaltung dieses Strassentheiles als öffentliche Strasse nicht gefolgert werden, sondern es bezweckte diese Erklärung lediglich, die Eisenbahn im Grunde des § 10, Punkt *c* des Eisenbahnconcessionsgesetzes vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, ausdrücklich von der Erhaltung dieser Wegesstrecke dadurch, dass eben der Eigenthümer diese weiter (wie bisher) übernehme, zu entbinden.

Aber auch aus der Statthaltereientscheidung vom 22. August 1886, Z. 16660, lässt sich nicht folgern, dass mit der-

selben die fragliche Strasse als öffentliche Strasse charakterisirt wurde. Diese Entscheidung bestätigte im Recurswege die Entscheidung der Bezirkshauptmannschaft von Leoben vom 23. Juli 1886, Z. 9878, mit welcher seitens dieser Bezirkshauptmannschaft eine Ingerenz wegen Erklärung der umgelegten Strassenstrecke vom Kohlenbarren bis zum Wächterhause beim Bahnhofe in Hieflau als Eisenbahnzufahrtsstrasse abgelehnt, und die Alpine Montangesellschaft darauf verwiesen wurde, diesfalls die entsprechenden Schritte selbst zu veranlassen. Mit diesen Entscheidungen erfolgte sonach keine meritorische Entscheidung, sondern die Ablehnung der Competenz zur Entscheidung. Wenn gleichzeitig in der Begründung der Statthaltereientscheidung auch davon Erwähnung geschieht, dass die Gesäusestrasse seit jeher eine öffentliche Communication gewesen sei, so kann hieraus ein Argument dafür, dass diese Strasse sich rechtlich als eine öffentliche Strasse im Sinne der maassgebenden steiermärkischen Strassengesetze qualificire, umsoweniger abgeleitet werden, als nach diesen Strassengesetzen die Kategorisirung von nicht ärarischen, öffentlichen Strassen in die Competenz der Gesetzgebung, beziehungsweise des Landtages, sowie der autonomen Organe (Bezirk, Gemeinde) und nicht in jene der Staatsbehörden fällt. Eine solche Kategorisirung hat jedoch im vorliegenden Falle bisher nicht stattgefunden.

Wenn weiters in der Beschwerde darauf hingewiesen wird, dass in Consequenz dieser Statthaltereientscheidung vom Jahre 1886 die Alpine Montangesellschaft laut Uebergabsprotokolles vom 12. September 1889 die weitere Strassenerhaltung übernommen habe, so ist hierüber lediglich zu bemerken, dass diese Uebergabe und Uebernahme nicht im Jahre 1889, sondern vor der fraglichen Entscheidung im Jahre 1884 stattfand, und dass das betreffende Protokoll vom 12. September 1884 (nicht, wie irrthümlich angeführt ist, 1889) datirt ist. Die Sache liegt, wie in der Gegenschrift des Landesausschusses ganz richtig bemerkt wird, einfach so, dass ein dem Lande Steiermark als Besitznachfolger der Alpinen Montangesellschaft gehöriger Weg, über dessen öffentlichen Charakter (§ 1 des Landesgesetzes vom 23. Juni 1866, L. G. und V. B. Nr. 22, und § 22 des Landesgesetzes 9. Januar 1870, Nr. 20) von den competenten autonomen Organen nie irgend eine Entscheidung getroffen, dessen Charakter als Privatstrasse vielmehr auch seitens der k. k.

Staatsbahnverwaltung anerkannt worden ist und zu dessen Herstellung und Erhaltung im öffentlichen Interesse bis nun niemand verpflichtet erscheint, deshalb, weil durch diesen Weg auch die Verbindung der Bahnstation Hieflau mit den vorhandenen Communicationen vermittelt wird, als Bahnhofzufahrtsstrasse erklärt wurde.

Da nun niemand, weder die betreffende Eisenbahngesellschaft, noch auch eine dritte physische oder moralische Person durch das Gesetz, durch die Bedingungen der Concessionsertheilung oder vertragsmässig zur Erhaltung dieses bestehenden Weges verpflichtet ist, dieser Weg aber thatsächlich als Zufahrtsstrasse dient, musste, um die nothwendige Zufahrt zum Bahnhofe in Hieflau zu sichern, das thatsächliche Moment auch in ein rechtliches dadurch geleitet werden, dass eben die Kategorisirung dieser Strasse als Eisenbahnzufahrtsstrasse nach Maassgabe der Gesetze vom 16. October 1869, L. G. B. Nr. 46, und vom 1. Jaňuar 1878, L. G. B. Nr. 3, durch den hierzu competenten Landesausschuss erfolgte. Durch diese Kategorisirung wird diese bisherige Privatstrasse rechtlich erst Zufahrtsstrasse und stellen sich daher alle jene Arbeiten und Ausführungen, welche bei der Strasse und der im Zuge derselben befindlichen Erzbachbrücke als nothwendig für den Bestand dieser Strasse als Zufahrtsstrasse erkannt werden, als Arbeiten zur ersten Herstellung einer Eisenbahnzufahrtsstrasse gemäss §§ 1 und 3 des Gesetzes vom 16. October 1869 dar, für deren Aufwand die im Art. 1 des Gesetzes vom 1. Januar 1878 berufene Concurrenz, sonach die Eisenbahnunternehmung, mit einem Drittel aufzukommen und deren weitere Erhaltung, da die Strasse als Bezirksstrasse zweiter Classe erklärt wurde, dann der Bezirk zu übernehmen hat.

Nr. 31.

Aus den von einem verletzten Reisenden unmittelbar nach dem ihm zugestossenen Unfalle Bahnbediensteten gegenüber über Befragen gemachten Aeusserungen kann ein aussergerichtliches Geständniss desselben über eigenes Verschulden an dem Unfalle abgeleitet werden.

(Entscheidung des O. G. H. vom 1. October 1895, Z. 9463; theilweise Abänderung und Bestätigung des Urtheiles des O. L. G. Wien vom 29. Mai 1895, Z. 7089, und des H. G. Wien vom 2. April 1895, Z. 175503.)

Johann T., Modelltischler in W., gerieth am 8. Mai 1893 in der Station W., als er aus dem Eisenbahnzuge aussteigen wollte, infolge eines Ruckes mit dem rechten Fusse unter ein

Wagenrad, das sich in Bewegung setzte und den Fuss des T. unterhalb des Wadenbeines zermalmte, infolge dessen ihm der Unterschenkel amputirt werden musste.

T. klagte das Eisenbahnärar vor dem H. G. Wien auf Zahlung einer monatlichen Anticipativrente von 60 fl. für die Zeit vom 9. Mai 1893 bis zum Lebensende, eines Schmerzengeldes von 5000 fl. und der Auslagen für den Maschinenfuss per 90 fl.

Das H. G. erkannte, das geklagte Eisenbahnärar sei schuldig, dem Kläger zu bezahlen:

1. An Schmerzensgeld den Betrag von 4000 fl. sammt 5 Procent Verzugszinsen vom Klagstage;

2. als Ersatz der Auslagen für den Maschinenfuss den Betrag von 90 fl. sammt 5 Procent vom Klagstage;

3. an Verdienstentgang vom 9. Mai 1893 bis zum Ableben eine monatliche Anticipativrente von 60 fl., alles dieses jedoch nur dann, wenn der Kläger den zurückgeschobenen Haupteid dahin ablegt, dass, als er am 8. Mai 1893 Abends nach Ankunft des Eisenbahnzuges in der Station W. aussteigen wollte, der Waggon, in welchem er war, einen Ruck nach rückwärts machte, dass Kläger hierdurch das Gleichgewicht verlor und stürzte, dass ferner in dem Momente, als er aussteigen wollte, der fragliche Zug in der Station W. bereits Halt gemacht hatte und stillstand.

Im Falle der Nichtablegung des sententionirten Haupteides wird das Klagebegehren abgewiesen.

Gründe:

Es ist unbestritten, dass der Kläger vom 8. Mai 1893 Abends mit einem Zuge der St. B. vom Hauptzollamt Wien nach W. fuhr, in der Station W. beim Aussteigen aus dem Zuge mit dem rechten Fusse unter ein Waggonrad kam und dass das in Bewegung gesetzte Rad dem Kläger den Fuss unterhalb des Wadenbeines zermalmte, dass Kläger hierauf in das Rochusspital in P. transportirt und ihm dort Tags darauf der rechte Unterschenkel amputirt wurde.

Nachdem Kläger seine Ersatzansprüche auf das Eisenbahnhaftpflichtgesetz vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, gründet, ist es seine Sache, die Ereignung im Verkehre der Bahn, durch welche er körperlich verletzt worden ist, nachzuweisen, da nur unter dieser Voraussetzung die rechtliche Vermuthung des Verschuldens der Bahn gemäss des citirten Gesetzes Platz greift.

Da nun Kläger diesfalls behauptet hat, dass der Zug in der Station W. in dem Momente, als er aussteigen wollte, bereits Halt gemacht hatte und stillstand, dass der Waggon, in welchem Kläger war, in dem Momente, als Letzterer nach Ankunft des Zuges in der Station W. aussteigen wollte, einen Ruck nach rückwärts machte, dass Kläger hierdurch das Gleichgewicht verlor und stürzte, und in dieser thatsächlichen Behauptung des Klägers die Ereignung im Verkehre der Bahn erkannt werden muss, welche die Verletzung des Klägers herbeiführte, musste gegenüber dem Widerspruche der geklagten Partei auf den sententionirten Haupteid abgegangen werden, dessen Zulässigkeit nach § 207 a. G. O. gerechtfertigt erscheint, da der geklagte Streittheil nicht die k. k. n. ö. Finanzprocuratur, sondern das k. k. Eisenbahnärar ist, welches im eigenen Namen den Rechtsstreit führt.

Wird dieser Haupteid vom Kläger abgelegt, so ist die Schadenersatzpflicht der geklagten Partei begründet, weil die auf geklagter Seite erfolgte Berufung auf die Aussage der zum ewigen Gedächtnisse abgeführten Zeugen, nach welchen Kläger, als er am 8. Mai 1893 Abends in der Station W. neben dem Zuge am Boden liegend aufgefunden wurde, den ihn um die Ursache seines Unfalles befragenden Eisenbahnbediensteten geantwortet habe, dass er etwas zu früh ausgestiegen sei, nicht berücksichtigt werden kann, indem abgesehen davon, dass unmittelbar nach dem Unfalle wegen der damals vorhandenen hochgradigen Schmerzen und Gemüthsaufregung ein klares Bewusstsein bei dem Kläger in Betreff seiner Aeusserung kaum angenommen werden kann, die fragliche Aeusserung bei ihrer Unbestimmtheit ohne Anführung der näheren factischen Umstände den der Partei obliegenden, von ihr jedoch erbrachten Beweis des Haftpflichtbefreiungsgrundes des eigenen Verschuldens des Klägers, nämlich dass dieser während der Fahrt ausgestiegen sei oder sonst gegen ein Verbot gehandelt hätte, nicht zu ersetzen vermag, vielmehr der klägerischerseits dargestellte, zum Inhalt der Eidesformel gemachte Thatbestand ein Verschulden des Klägers ausschliesst.

Da nun die Sachverständigen aus dem ärztlichen Fache bestätigt haben, dass das Gehen des Klägers trotz einer gut verfertigten Stelze sehr erschwert ist, überdies häufig bei Witterungswechsel, bei längerem ruhigen Verweilen des Fusses Schmerzen auftreten; da weiters Kläger infolge der Amputation des rechten Unterschenkels eine bleibende Verstümmelung er-

litten hat und das Zermalmen des rechten Fusses jedenfalls hochgradige Schmerzen in Folge hatte, wurde ein Schmerzensgeld von 4000 fl. als angemessen zuerkannt.

Da es weiters jedermann einleuchten muss, dass Kläger zur Erleichterung des Gehens einen Maschinenfuss benöthigt, und die Angemessenheit des Betrages per 90 fl. für den Maschinenfuss in excipiendo nicht bestritten erscheint, wurde der Betrag per 90 fl. als Ersatz der Auslagen für den Maschinenfuss zuerkannt. Da endlich Kläger nunmehr nach dem Sachverständigengutachten als Modelltischler erwerbsunfähig ist, und dieser Beschäftigung nie mehr nachgehen kann, und durch Zeugenaussagen erwiesen ist, dass Kläger als Modelltischler durchschnittlich monatlich 60 fl. verdiente, musste an Verdienstentgang dem Kläger vom 9. Mai 1893 bis zu seinem Ableben eine monatliche Anticipationsrente von 60 fl. ö. W. zugesprochen werden.

Das O. L. G. Wien hat in Abänderung des erstrichterlichen Urtheiles die von demselben unter Voraussetzung der Ablegung des Haupteides zugesprochenen Beträge unbedingt zuerkannt.

Gründe:

Nach dem Gesetze vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, hat der Kläger die Ereignung im Verkehre, bei welcher er verletzt wurde, die erlittene Verletzung und deren Folgen zu erweisen, während der geklagten Unternehmung, um sich von der Ersatzpflicht zu befreien, der Nachweis eines der Exculpationsgründe des § 2 des bezogenen Gesetzes obliegt.

Im vorliegenden Falle liegt die Ereignung im Verkehre darin, dass der Kläger am 8. Mai 1893 in der Station W. beim Aussteigen aus dem Eisenbahnzuge von einem Waggonrade überfahren wurde.

Diese Ereignung, sowie dass infolge derselben der rechte Fuss des Klägers zermalmt wurde und eine Amputation des rechten Unterschenkels erfolgt ist, wurde von geklagter Seite zugestanden.

Weitere Thatsachen anzuführen, oder wenn er sie angeführt hat, im Falle des Widerspruches zu erweisen, erscheint der Kläger nicht verpflichtet, weil dem Kläger nicht der Beweis obliegt, dass ihm an dem Unglücksfalle kein Verschulden zur Last fällt, sondern der Beweis eines Verschuldens des Klägers von geklagter Seite zu erblicken ist.

Es kann daher dem Erstrichter, welcher die Entscheidung von dem Eidesbeweise über Behauptungen des Klägers, aus denen hervorgehen soll, dass die Ereignung ohne Verschulden des Klägers erfolgt ist, abhängig gemacht hat, nicht beigepflichtet werden, sondern war unter Umgangnehmen von dem erstrichterlich sententionirten Eide, dessen formelle Zulässigkeit weiter nicht erörtert zu werden braucht, zu untersuchen, inwiefern dem geklagten Eisenbahnärar der versuchte Beweis eines Verschuldens des Klägers gelungen ist.

In dieser Beziehung muss vor allem bemerkt werden, dass von geklagter Seite eine Darstellung des Vorfalles nicht gegeben und Beweise nicht angeboten wurden, dass vielmehr das Eisenbahnärar sich darauf beschränkt hat, einzelne theils freiwillig, theils über gerichtlichen Auftrag vorsichtsweise erfolgte Ausführungen des Klägers in Abrede zu stellen, sowie gegen den klägerischerseits angetragenen Haupteid Verwahrung einzulegen, und sich auf das aussergerichtliche Geständniss des Klägers, er sei etwas zu früh ausgestiegen, zum Beweise seines Verschuldens zu berufen. Diese durch drei Eisenbahnbedienstete eidlich bestätigte Aeusserung des Klägers reicht aber, wie schon vom Erstrichter ausgeführt wurde, zum Nachweise eines Verschuldens des Klägers nicht aus, weil der schwer verletzte Kläger, wenn er unmittelbar nach überstandener Lebensgefahr von den Hilfeleistenden über die Veranlassung des Unglücksfalles befragt wurde, sich dessen nicht bewusst war, dass den Fragenden daran gelegen war, die Wahrheit zu erfahren (§ 110 a. G. O.), die erwähnte Aeusserung überdies völlig unbestimmt ist und aus derselben noch keineswegs das Geständniss gefolgert werden kann, Kläger habe beim Versuche auszusteigen gegen die Bestimmungen des § 16 des B. R. (Ministerialverordnung vom 10. December 1892, R. G. Bl. Nr. 207) oder ein anderes Verbot gehandelt.

Es musste daher der Appellation des Klägers Folge gegeben und die Haftpflicht des geklagten Eisenbahnärars, welchem die versuchte Exculpation nicht gelungen ist, unbedingt ausgesprochen werden.

Es erübrigt daher nur mehr die Beschwerden gegen die einzelnen vom Erstrichter bedingt und mit dem vorstehenden Urtheile unbedingt dem Kläger zuerkannten Beträge zu besprechen.

Belangend das Schmerzensgeld, so erscheint dasselbe nicht zu hoch bemessen, wenn die mit dem Unglücksfalle verbundenen physischen und psychischen Qualen des Verunglückten

erwogen und die bei der Untersuchung am 13. Februar 1895 constatirten Schmerzen, sowie die Folgeleiden der Amputation berücksichtigt werden. Das Schmerzensgeld ist aber auch nicht zu niedrig bemessen, da der zugesprochene Betrag ohnehin mehr ausmacht als das bisherige Einkommen des Beschädigten während eines Zeitraumes von 5 Jahren.

Was die Beschwerde der Finanzprocuratur gegen die mit 60 fl. bemessene und dem Kläger für seine Lebenszeit zugesprochene Rente betrifft, so kommt zu bemerken, dass der Kläger seit vielen Jahren seinen Erwerb als Modelltischler gefunden hat, dass er nach dem Gutachten der Sachverständigen für immer zur Ausübung seines Gewerbes unfähig geworden ist, die Unmöglichkeit das erlernte Gewerbe auszuüben aber bei einem Manne im vorgerückteren Lebensalter (Kläger ist am 23. Juni 1842 geboren), zumal wenn derselbe, wie die Sachverständigen bestätigen, auch zu einer andauernden leichten Händearbeit nicht geeignet ist, der völligen Erwerbsunfähigkeit gleichkommt. Nach den Aussagen der Zeugen A. L. und G. L. war der Kläger bei der Firma L. seit einer langen Reihe von Jahren beschäftigt, hat sein Verdienst durchschnittlich sogar mehr betragen als der zugesprochene Betrag von 60 fl. pro Monat und seine Thätigkeit die Arbeitgeber völlig zufrieden gestellt. Es fehlt daher jeder Anhaltspunkt, die Zeitdauer der Rente irgendwie zu beschränken.

In gleicher Weise ist der Zuspruch des Betrages per 90 fl. als Ersatz der Auslagen für den angeschafften Maschinenfuss des Klägers begründet, weil diese der Ziffer nach nicht bestrittene Auslage zu den Heilungskosten gehört und aus dem gerichtlichen Augenscheine und Befunden der Sachverständigen vom 13. Februar 1895 hervorgeht, dass der Kläger sich einer gut verfertigten Stelze bedient.

Auch in Ansehung der Ziffer der dem Kläger zuerkannten Gerichtskosten erscheint die Beschwerde der Finanzprocuratur nicht gerechtfertigt, weil der Kostenbetrag per 172 fl. 81 kr. mit Rücksicht auf die Höhe des Streitgegenstandes und den Umfang der Ergänzungsverhandlung, sowie den durch die Befolgung des gerichtlichen Auftrages vom 5. October 1894, Z. 175563, verursachten Mühe- und Kostenaufwand sich als angemessen darstellt.

Der Anspruch in Ansehung der Appellationskosten gründet sich auf die §§ 24 und 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl Nr. 69.

Der O. G. H. hat der Revisionsbeschwerde der Finanzprocuratur, so weit dieselbe eine ausserordentliche ist, keine Folge zu geben und über deren ordentliche Revisionsbeschwerde das Urtheil des O. L. G. abzuändern, jenes des H. G. wiederherzustellen und zu erkennen befunden, dass der Kläger die Kosten seiner Appellation selbst zu tragen und dem k. k. Aerar die Hälfte der auf 10 fl. bestimmten Revisionskosten per 5 fl. binnen 14 Tagen bei Execution zu bezahlen habe. Zum Eidesantritt wird eine Frist von 14 Tagen nach der Zustellung des Urtheiles bestimmt.

Gründe:

Die Zeugen M. M., J. E. und J. H. haben bestätigt, dass ihnen der Kläger auf ihre Frage über die Ursache der ihm zugegangenen Verletzung geantwortet hat, er sei etwas zu früh abgestiegen. Die Eigenschaft dieser Zeugen als Bahnbedienstete bildet nach dem Gesetze keinen Verwerflichkeits- oder Bedenklichkeitsgrund; es ist daher durch ihre Aussage der Beweis hergestellt, dass der Kläger diese Aeusserung gemacht hat. In derselben liegt bei dem Umstande, als der Kläger wissen musste, dass diesen Personen daran gelegen sei, die Wahrheit zu erfahren, ein aussergerichtliches Geständniss im Sinne des § 110 der a. G. O., dass etwa der Kläger wegen physischer Schmerzen oder infolge seiner Aufregung kein klares Bewusstsein über die bezüglichen Vorkommnisse hatte, kann nicht angenommen werden, weil er ja die an ihn gerichtete Frage verstanden und nicht etwa nur über einen Vorhalt bejahend geantwortet, sondern spontan das vorzeitige Absteigen als die Ursache seiner Verletzung bezeichnet hat, woraus hervorgeht, dass er sich der Umstände, unter denen seine Verletzung geschah, bestimmt erinnerte und sich derselben genau bewusst war. Dem Zugeständnisse aber, dass er etwas zu früh ausgestiegen sei, kann nach der Sachlage kein anderer Sinn beigelegt werden, als dass er zugab, früher ausgestiegen zu sein, als dies bei Anwendung der gewöhnlichen Vorsicht zu geschehen hätte, insbesondere etwa früher, als er mit Sicherheit annehmen konnte, dass der Zug, wenn er auch etwa schon still gestanden wäre, nicht noch etwa dadurch ein wenig in Bewegung gerathe, dass ein oder der andere Waggon nach dem Gesetze der Schwere oder sonst aus einem Grunde etwas ins Rollen kommt und seine Bewegung den anderen Wagen mittheilt, wie dies bekanntlich

häufig vorkommt. Ob der Kläger durch das Unterlassen dieser Vorsicht noch eine besondere Anordnung der Eisenbahnvorschriften übertreten hatte, ist nicht entschieden.

Durch das oben gedachte Zugeständniss des Klägers ist also im Sinne des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, nachgewiesen, dass der ihm zugegangene Schaden durch sein eigenes Verschulden verursacht wurde und mit Rücksicht hierauf erscheint sein Ersatzanspruch nicht begründet.

Sofern jedoch die k. k. Finanzprocuratur in der Revision die unbedingte Abweisung der Klage anstrebt, stellt sich ihre Revisionsbeschwerde als eine ausserordentliche dar, weil schon der erste Richter die Klage nicht unbedingt abgewiesen hatte, und es war demgemäss diese Beschwerde hinsichtlich dieses Begehrens nach § 51 des Hofdecretes vom 24. October 1845, J. G. S. Nr. 906, als unzulässig zurückzuweisen, hingegen auf Grund der vorstehenden Erwägungen das dem k. k. Aerar günstigere erstrichterliche Urtheil wieder herzustellen.

Sofern die k. k. Finanzprocuratur das obergerichtliche Urtheil als nichtig bekämpft, ist ihre Beschwerde unbegründet, weil ein Formgebrechen, welches bei der Schöpfung dieses Urtheiles unterlaufen wäre und dessen Nichtigkeit begründen würde, nicht behauptet wird und auch thatsächlich ein solches Gebrechen nicht vorliegt.

Der Ausspruch über die Rechtsmittelkosten beruht auf den Bestimmungen der §§ 24 bis 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, und auf der Erwägung, dass die Appellation der k. k. Finanzprocuratur keinen Erfolg hat, indem nunmehr das erstrichterliche Urtheil wieder hergestellt wird und dass ihre Revision nur zum Theile von Erfolg begleitet ist.

Nr. 32.

Klagen wegen Schadloshaltung für einen zu Bahnzwecken enteigneten amtlich bestimmten Kohlenschutzpfeiler gehören zur gerichtlichen Zuständigkeit.

(Entscheidung des O. G. H. vom 8. October 1895, Z. 11519; Abänderung der Entscheidung des O. L. G. Prag vom 16. Juli 1895, Z. 16467; Bestätigung der Entscheidung des L. G. Prag vom 28. Mai 1895, Z. 24544.)

Der Duxer Kohlenverein klagte das k. k. Eisenbahnärar und die Actiengesellschaft der k. k. priv. Prag-Duxer Eisen-

bahn auf solidarische Bezahlung der für einen enteigneten, amtlich bestimmten Kohlenschutzpfeiler gebührenden vollen Schadloshaltung im Betrage von 37.331 fl. 90 kr. Seitens des L. G. Prag wurde über diese Klage das schriftliche Verfahren eingeleitet, wogegen seitens des Eisenbahnärars durch die k. k. Finanzprocuratur beim O. L. G. Prag der Recurs erhoben wurde.

Das O. L. G. Prag hat dem L. G. Prag zu verordnen befunden, dasselbe habe die Klage der Actiengesellschaft Duxer Kohlenverein in Dux sammt Beilagen als zum Rechtsverfahren vor den Civilgerichten nicht geeignet (§ 48 J. N.) zurückzustellen und sei die Klägerin schuldig dem Recurrenten die Recurskosten binnen 14 Tagen bei Executionsvermeidung zu bezahlen.

Gründe:

Nach § 2, Abs. 4 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, umfasst das Enteignungsrecht des Eisenbahnunternehmens auch das Recht auf Duldung von Vorkehrungen, welche die Ausübung des Eigenthumsrechtes oder eines anderen Rechtes an einem Grundstücke oder an einem Bergbaue einschränken.

Dass hieher auch das Stehenlassen von Schutzpfeilern im Bergbaue gehört, kann keinem Zweifel unterliegen; da nun die Klage nach ihrer Schlussbitte die volle Schadloshaltung für einen enteigneten Kohlenpfeiler anspricht, so ist nach § 30, letztes Alinea des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, das Betreten des ordentlichen Rechtsweges zur Geltendmachung dieses Anspruches ausgeschlossen; die Angelegenheit gehört vielmehr nach § 9 lit. *c* und § 13 der Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, vor die administrativen Behörden, und wurde deshalb nach § 48 J. N. der Klagebescheid behoben und die Rückstellung der Klage sammt Beilagen an die Klägerin verordnet. Die Entscheidung über die Kosten des Recurses gründet sich in den §§ 24 und 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69.

Gegen diese Entscheidung wurde seitens des Duxer Kohlenvereines der ordentliche Revisionsrecurs eingebracht.

Der O. G. H. hat demselben stattzugeben, die oberlandesgerichtliche Entscheidung abzuändern und den erstrichterlichen Bescheid wieder herzustellen befunden.

Gründe:

Bei Erledigung der Klage in Ansehung der Competenz sind die Angaben der Klage zu Grunde zu legen; ferners wurde mit der vorliegenden Klage eine Schadloshaltung begehrt, somit ein Anspruch erhoben, bezüglich dessen nach den Angaben der Klage nicht sofort sicherzustellen ist, dass er sich nicht zur Geltendmachung im ordentlichen Rechtswege vor dem Civilrichter eignet. Es besteht sonach kein Grund, die Klage schon dermalen als zu dem bezeichneten Verfahren nicht geeignet und vor den Civilrichter nicht gehörig zurückzuweisen.

Nr. 33.

Voraussetzung eines wenngleich provisorischen Concurrenzerkenntnisses für die Erhaltungspflicht einer Eisenbahnzufahrtsstrasse ist zunächst die in einem ordnungsmässig durchgeführten Verfahren erfolgte Feststellung des Concurrenzobjectes und der Concurrenzfactoren. (Tirol.)

(Entscheidung des V. G. H. vom 12. October 1895, Z. 4813.)

Mit der Entscheidung des Tiroler Landesausschusses vom 25. Mai 1894, Z. 7615, wurde das provisorische Concurrenzerkenntniss bezüglich der Sillianer Bahnhofzufahrtsstrasse im Sinne des § 5 des Gesetzes vom 11. Februar 1874, L. G. Bl. Nr. 14, gefällt und insbesondere ausgesprochen, dass für die Errichtung der Zufahrtsstrasse das Project des Bezirksbauamtes Bruneck vom 20. September 1893 mit einem Kostenvoranschlag von 300 fl. für die auf Südbahngrund und von 3400 fl. für die auf Gemeindegrund inneliegende Strassenstrecke maassgebend sein soll, dass als Zufahrtsstrasse zur Station Sillian im Sinne des citirten Gesetzes nur die 200 Meter lange Strecke vom Profil *A* bis zum Profil *O* des Projectes, dagegen die Wegstrecke vom Profil *O* bis Hektometer 1·61 als Gemeindeweg erklärt werde, dass endlich in die Concurrenz mit Rücksicht auf die von der Südbahn bereits übernommenen Verpflichtungen nur die Marktgemeinde Sillian mit einem einmaligen Betrage von 300 fl. und mit dem weiters an die Südbahn zu entrichtenden Recognitionszinse pro 1 fl. jährlich einzubeziehen sei. Die Gemeinde Sillian und die mitbetheiligte Südbahngesellschaft führte gegen diese Entscheidung Beschwerde vor dem V. G. H., welche sich sowohl gegen die Bestimmung des Concurrenzobjectes als auch gegen die Feststellung der Concurrenzfactoren richtete.

Der V. G. H. hob die angefochtene Entscheidung nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876 auf.

Gründe:

Nach der Actenlage zerfällt der im Projecte vom 20. September 1893 in Aussicht genommene Weg von der Ortschaft Sillian zum Bahnhofe in drei Theile, und zwar: 1. Von der die Ortschaft durchziehenden Reichsstrasse bis zum Profilhektometer 1·61; 2. vom Profil 1·61 bis Profil *O*; 3. vom Profil *O* bis zum Profil *A* an der östlichen Ecke des Bahnhofsaufnahmsgebäudes. Rücksichtlich der Wegstrecke ad 1 hat der zur commissionellen Verhandlung vom 3. Januar 1894 beigezogene Gemeindeausschuss von Sillian die Erklärung abgegeben, dass dieser Weg ein Gemeindeweg sei. Die Gemeinde anerkannte somit, dass sie gemäss § 5 des Gesetzes vom 12. October 1882, L. G. B. Nr. 30, diesen Weg für das in der Gemeinde übliche Fuhrwerk zu erhalten habe; und es bleibt nur mehr die Frage offen, ob diese Wegstrecke dadurch, dass dieselbe jetzt ausser den schon früher bestandenen Zwecken auch dem Verkehre zum Bahnhof zu dienen hat, allenfalls reconstructionsbedürftig werden könnte und ob für den Fall einer solchen Reconstruction eine Concurrenz im Sinne des Gesetzes vom 11. Februar 1874, L. G. Bl. Nr. 14, einzutreten habe oder nicht. Da sich jedoch weder die angefochtene Entscheidung noch die Beschwerde mit dieser Frage beschäftigen und dieselbe überhaupt im administrativen Instanzenzuge nicht ausgetragen erscheint, hatte der V. G. H. keinen Anlass, in eine weitere Erörterung hierüber einzugehen.

In Betreff der Wegstrecke ad 2 erklärte der Gemeindeausschuss, dass dieselbe nicht Gemeinde-, sondern Interessentenweg sei, wogegen die übrigen zur Verhandlung beigezogenen Betheiligten, d. i. die Südbahn, die Nachbargemeinden und Einzelinteressenten auch hier die Eigenschaft als Gemeindeweg geltend machten. Allerdings lässt sich aus dem vom Gemeindeausschusse gebrauchten Ausdruck „Interessentenweg" an und für sich nicht entnehmen, ob hiermit dieser Weg als im Privateigenthume mehrerer Mitbesitzer stehend, somit überhaupt als ein nicht öffentlicher bezeichnet werden wollte, oder ob die Gemeinde damit nur anzudeuten beabsichtigte, dass die Erhaltung der fraglichen Wegstrecke einer Sonderconcur-

renz oder Interessentenschaft obliegt. Ob hier ein öffentlicher oder ein nicht öffentlicher, ein von der Gemeinde oder ein von Sonderconcurrenten zu erhaltender Weg bestehe, konnte nur nach Einvernahme der betreffenden Interessenten entschieden werden. Zur Entscheidung war aber bei dem Umstande, als der Weg unbestrittenermaassen im Gemeindegebiete von Sillian gelegen ist, nach der Gemeindeordnung ausschliesslich der dortige Gemeindeausschuss in erster Instanz berufen und erst nach instanzmässiger Austragung dieser Vorfrage konnte der Landesausschuss in die Lage kommen, im Einverständnisse mit der Landesbehörde ein Concurrenzerkenntniss im Sinne des § 5 des Gesetzes vom 11. Februar 1874, L. G. Bl. Nr. 14, zu fällen, weil erst nach Feststellung des Momentes der Oeffentlichkeit dieser Wegstrecke bei Zusammentreffen der sonstigen Merkmale des § 1 citirten Gesetzes der Umfang des Concurrenzobjectes bestimmt werden konnte. Darin, dass die angefochtene Entscheidung, ohne dass vorerst die erwähnte Vorfrage ihrer instanzmässigen Lösung zugeführt worden ist, das Concurrenzobject in der Weise begrenzte, dass die fragliche Wegstrecke ohneweiters als öffentlicher Gemeindeweg erklärt wurde, erscheint der Instanzenzug verrückt, weshalb die angefochtene Entscheidung, so weit sie der Wegstrecke ad 2 die Eigenschaft als Concurrenzobject ohneweiters abspricht, im Gesetze nicht begründet erscheint.

Wenn daher schon die Bestimmung des Concurrenzobjectes, als welches nach dem Erkenntnisse des Landesausschusses nur die 200 Meter lange Strecke ad 3 vom Profil *A* bis zum Profil *O* übrig bleiben würde, bei der gegenwärtigen Sachlage aus dem Gesetze sich nicht begründen lässt, so muss die Feststellung der Concurrenzfactoren, welche die angefochtene Entscheidung trifft, als eine gänzlich verfehlte und gegen den Wortlaut des Gesetzes streitende bezeichnet werden. Gemäss § 2 und ff. des Gesetzes vom 11. Februar 1874 ist für die Errichtung von Eisenbahnzufahrtsstrassen vor allem ein gütliches Uebereinkommen der sämmtlichen Betheiligten über die Ausführung des Baues und die Bildung einer Concurrenz anzustreben, im Falle der Fruchtlosigkeit dieses Versuches ist die Concurrenz im Wege der Landesgesetzgebung festzusetzen oder aber ein provisorisches Concurrenzerkenntniss durch den Landesausschuss im Einverständnisse mit der Landesbehörde zu fällen. Für das letztere ist der § 6 ausschliesslich maassgebend, welcher taxativ vorschreibt, dass als Concurrenzfactoren

die Eisenbahnunternehmung, dann die sämmtlichen Gemeinden, welche aus der Zufahrtsstrasse Nutzen ziehen, endlich jene Grund- und Werksbesitzer und Unternehmungen, deren Interessen durch die betreffende Strasse in hervorragender Weise gefördert werden, in die Concurrenz einzubeziehen sind. Im gegebenen Falle ist nach der Actenlage trotz langjähriger wiederholter Versuche ein Uebereinkommen der Betheiligten nicht zu Stande gekommen, weshalb allerdings die Fällung eines provisorischen Concurrenzerkenntnisses nothwendig fiel. Es waren daher, abgesehen von der Bestimmung des Concurrenzobjectes, die zur Herstellung und Erhaltung verpflichteten Concurrenzfactoren, sowie deren Beitragsquoten nach dem Gesetze genau festzustellen, zumal bei dem Misslingen eines Einverständnisses für die Herstellung und Erhaltung der Zufahrtsstrasse bis zum Zustandekommen einer definitiven Regelung durch die Landesgesetzgebung ausschliesslich die Festsetzungen des provisorischen Erkenntnisses, nicht aber die von einzelnen Betheiligten im Laufe des administrativen Verfahrens zum Zwecke der Erzielung eines Einverständnisses abgegebenen Erklärungen und gestellten Anträge die rechtliche Unterlage für die Concurrenz zu bilden haben.

Die gestellte Aufgabe wurde von der angefochtenen Entscheidung in der Weise gelöst, dass mit Rücksicht auf die durch die Südbahngesellschaft seinerzeit mit einem Kostenaufwande von 1200 fl. erfolgte Herstellung der Strecke ad 3, dann auf die bisher durch die genannte Bahn besorgte Erhaltung mit einem Jahresaufwande von durchschnittlich 70 fl., sowie im Hinblick auf die von der Bahngesellschaft abgegebene Erklärung, dass sie auch die künftige Erhaltung gegen Zahlung eines Recognitionszinses von 1 fl. jährlich zu übernehmen sich verpflichte, nur die Marktgemeinde Sillian in die Concurrenz einbezogen und derselben die einmalige Zahlung des für die Verbreiterung nothwendigen Kostenaufwandes per 300 fl., sowie die Entrichtung des jährlichen Recognitionszinses per 1 fl. auferlegt und die Tragung der erlaufenen Commissionskosten je zur Hälfte der Südbahn, sowie der Gemeinde Sillian aufgetragen wurde. Hiermit erscheint ausgesprochen, dass eine Concurrenz bezüglich der geplanten Herstellung, beziehungsweise Verbreiterung der in Rede stehenden Zufahrtsstrecke auf 4 Meter überhaupt nicht Platz greife, sondern dass die Gemeinde Sillian die betreffenden Kosten allein zu tragen habe, wogegen angenommen wird, dass der

Südbahn zwar nicht auf Grund eines Erkenntnisses, wohl aber in Gemässheit einer übernommenen Verpflichtung die Erhaltung der Strecke gegen Empfang eines von der Gemeinde Sillian zu leistenden Recognitionszinses obliege.

Nun konnte der von der Südbahn ausgeführte Bau, so weit er nicht ausschliesslich für die eigenen Zwecke der Eisenbahnunternehmung erfolgt wäre, wohl insoferne für die zu bildende Concurrenz in Betracht gezogen werden, als die Südbahn einen Anspruch auf Ersatz jener Auslagen stellen würde, welche der Gesammtconcurrenz oblagen, aber nicht von dieser. sondern von der Bahnunternehmung allein bestritten worden sind. Ob und in welchem Maasse ein solcher Ersatz stattfinden kann, lässt sich jedoch erst nach Festsetzung der Concurrenzfactoren, insbesondere aber erst nach Bestimmung der auf die Bahnunternehmung selbst entfallenden Quote aussprechen. Dagegen geht es nicht an, die Bahnunternehmung mit Rücksicht auf ihre bisherigen Leistungen von jeder Concurrenz zur Herstellung ganz einfach zu entbinden, wohl aber deren Verpflichtung zur alleinigen künftigen Erhaltung als eine feststehende anzunehmen. Letzteres trifft — wie schon bemerkt — darum nicht zu, weil ein Uebereinkommen nicht erzielt worden ist und den von den einzelnen Betheiligten, also auch von der Bahnunternehmung, im Laufe des Administrativverfahrens abgegebenen Erklärungen nur der Charakter von Parteienanträgen zukommt, welche zwar für eine einverständlich zu erzielende facultative Concurrenz bindend sein konnten, infolge des Scheiterns einer Vereinbarung aber jede Bedeutung für das ausschliesslich nach den gesetzlichen taxativen Concurrenzvorschriften zu fällende Erkenntniss verloren haben.

Ebenso lässt sich die Verhaltung der Gemeinde Sillian zur ausschliesslichen Tragung der Bauherstellungskosten ohne Bildung einer eigentlichen Concurrenz aus dem Gesetze nicht rechtfertigen. Denn wie aus den verschiedenen in der Beschwerde bezogenen Commissionsprotokollen hervorgeht, haben den betreffenden Verhandlungen ausser der Gemeinde Sillian noch zahlreiche andere Gemeinden, sowie mehrere Privatunternehmer beigewohnt und hierbei Anträge gestellt und Aeusserungen abgegeben; insbesondere haben noch im Protokolle vom 3. Januar 1894 Gemeinden und Private als Betheiligte intervenirt und wenn sich auch aus dieser Thatsache allein noch kein Schluss auf das Zutreffen der gesetz-

lichen Concurrenzpflicht ziehen lässt, so geben die Administrativacten doch vielerlei Anhaltspunkte, aus welchen gefolgert werden muss, dass nicht die Gemeinde Sillian allein, sondern auch andere Gemeinden aus der Zufahrtsstrasse Nutzen ziehen und dass ebenso Privatunternehmer vorhanden sind, deren Interessen durch diese Strasse in hervorragender Weise gefördert werden. Es wäre daher Sache des Landesausschusses gewesen, über die Einbeziehung oder den Ausschluss dieser einzelnen im Administrativverfahren namhaft gemachten Factoren, sowie über das Verhältniss der Beitragsleistungen zu entscheiden, oder aber, falls die vorhandenen Anhaltspunkte in dieser Hinsicht als unvollständig erkannt würden, die geeigneten Erhebungen behufs Feststellung der Art und Grösse des Nutzens und der Interessenförderung der verschiedenen Betheiligten zu veranlassen, um dann je nach dem Ergebnisse die Einbeziehung oder den Ausschluss dieser Betheiligten aussprechen und im ersteren Falle die einzelnen Beitragsquoten festsetzen zu können. Darin, dass der Ausspruch des Landesausschusses, ohne über die Bildung eines Concurrenzbezirkes gemäss § 6 des Gesetzes vom 11. Februar 1874 zu erkennen, die Gemeinde Sillian allein zur Herstellung der Zufahrtsstrecke verhalten hat, musste also der V. G. H. gleichfalls eine Verletzung des Gesetzes erblicken.

Nr. 34.

Die Meilengelder der Locomotivführer sind von der Executionsführung befreit. Die Bahngesellschaften sind jederzeit berechtigt, eine gesetzwidrige Execution auf Bezüge ihrer Bediensteten anzufechten.

(Entscheidung des O. G. H. vom 15. October 1895, Z. 11949; Bestätigung des Urtheiles des O. L. G. Krakau vom 12. März 1895, Z. 3913; theilweise Abänderung des Erkenntnisses des städt.-deleg. B. G. Krakau vom 23. November 1894, Z. 51424.)

Zur Hereinbringung eines Geldbetrages wurde die executive Pfändung und Einantwortung der Besoldung, wie auch der Meilengelder eines Locomotivführers, insofern dieselben den Betrag von 800 fl. übersteigen, bewilligt, und hiervon die N.-Bahn verständigt.

Nach Verlauf einer geraumen Zeit stellte die N.-Bahn das Ansuchen, die Meilengelder des Locomotivführers von der Execution auszuscheiden, wurde aber mit ihrem Begehren vom städt.-deleg. B. G. Krakau mit dem Bedeuten abgewiesen,

dass die seitens der N.-Bahn eingebrachte Aufklärung zu keiner gerichtlichen Amtshandlung im Executionsverfahren geeignet sei, und dass es vielmehr dem Executen anheimzustellen sei, im Recurswege gegen den angefochtenen ersten Bescheid aufzutreten. Schliesslich wurde noch bemerkt, dass die mit obigem Bescheide bewilligte Execution nur insoweit Platz greifen könne, als die dem Executen gebührenden Bezüge fällig sind und den Betrag von 800 fl. ö. W. jährlich übersteigen, und somit eine Richtigstellung des Bescheides irrelevant und zwecklos wäre.

Das O. L. G. änderte den erstgerichtlichen Bescheid ab und beschloss in Anbetracht dessen, dass die Execution auch auf Meilengelder bewilligt wurde, welche sich als Ersatz für die gehabten Mehrauslagen des Executen während seiner Dienstesabwesenheit vom Domicilorte darstellen, also oneroser Natur, und als solche von der Execution ausgeschlossen sind, dem Recurse theilweise zu willfahren. Der Executionsbescheid des städt.-deleg. B. G. wurde dahin abgeändert, dass die dem Locomotivführer X. gebührenden Meilengelder bei Berechnung der in Execution gezogenen Theile der Bezüge desselben ausser Anschlag zu bringen sind.

Gegen diese Entscheidung wurde seitens der Executionsführer der ordentliche Revisionsrecurs eingebracht.

Der O. G. H. bestätigte jedoch die obergerichtliche Reformatentscheidung in der Erwägung, dass den öffentlichen Behörden und Anstalten wie jedem Privatunternehmen die Berechtigung nicht abgesprochen werden kann, im eigenen Interesse und zu jeder Zeit alle gesetzlich zulässigen Mittel und Schritte vorzunehmen, um den ordnungsmässigen Gang des geführten Geschäftes zu sichern.

Es kann daher im vorliegenden Falle die Legitimation der N.-Bahn zur Ueberreichung des diesbezüglichen Gesuches nicht in Zweifel gezogen werden; und da die Meilengelder eines Locomotivführers ihrem Wesen nach sich nicht als ein Gehalt oder eine Besoldung, sondern als ein Ersatz für die gehabten Mehrauslagen während der Abwesenheit des Bediensteten von seinem ordentlichen Dienst- und Wohnorte darstellen, so können sie mit Berufung auf das Gesetz vom 29. April 1873, R. G. Bl. Nr. 68, in die Execution nicht einbezogen werden.

Nr. 35.

Das die Beweisaufnahme zum ewigen Gedächtnisse durch Sachverständige über den Gesundheitszustand des Beweisaufnahmsgegeners bewilligende Gericht kann den letzteren verhalten, vor Gericht zu erscheinen und ihm unter Strafandrohung die Pflicht auferlegen, sich für die Beweisaufnahme dem Gerichte zur Verfügung zu stellen.

(Entscheidung des O. G. H. vom 16. October 1895, Z. 12396; Abänderung des Erkenntnisses des O. L. G. Lemberg vom 9. Juli 1895, Z. 15395; Bestätigung des Erkenntnisses des L. G. Czernowitz vom 25. Mai 1895, Z. 7205.)

Der bei einem Eisenbahnzusammenstosse leicht contusionirte Heizer Basil J. verweigerte die Leistung weiterer Dienste, behauptete noch nicht genesen und dienstfähig zu sein und beanspruchte als Entschädigung eine lebenslängliche Versorgung, sowie ein Schmerzensgeld. Da ein derartiger Anspruch mit Rücksicht auf das Ergebniss der bahnärztlichen Untersuchung nicht berücksichtigt werden konnte und mit Grund zu besorgen war, dass Basil J. gegen das Eisenbahnärar aus Anlass seiner leichten Verletzung klagbar auftreten werde, der Gesundheitszustand desselben aber sich in der Folge durch was immer für Mittel und Ursachen verschlimmern könnte, beziehungsweise seine bereits wiedererlangte Gesundheit und Erwerbsfähigkeit in der Folge aus was immer für einer, mit dem Bahnunfalle in keinem Zusammenhange stehenden Ursache wieder verlieren könnte, in welchem Falle dann dem Eisenbahnärar der Beweis der bereits erfolgten Genesung des Basil J. entgehen würde, ist das Eisenbahnärar im Sinne des § 200 a. G. O. um Zulassung des Beweises zum ewigen Gedächtnisse durch sachverständige Aerzte über den Gesundheitszustand des Basil J., sowie insbesondere über den Umstand, welche körperliche Folgen die Eisenbahnereignung für Basil J. hervorgebracht hat, eingeschritten.

Das L. G. in Czernowitz bewilligte die angesuchte Beweisaufnahme, ordnete zu diesem Zwecke eine Tagfahrt bei Gericht an, und nachdem Basil J. weder bei dieser noch bei einer weiteren Tagfahrt sich eingefunden hatte, wurde über Antrag der k. k. Finanzprocuratur über denselben zufolge Bescheides vom 25. Mai 1895, Z. 7205, die mit dem Bescheide vom 27. April 1894, Z. 7205, angedrohte Ordnungsstrafe von 20 fl. verhängt und eine neuerliche Tagfahrt angeordnet, zu welcher Basil J. unter Androhung einer Geldstrafe von 50 fl. vorgeladen wurde.

Dem Recurse des Basil J. gegen genannten Bescheid, insofern mit demselben wegen Ausbleibens von der zum Zwecke der Aufnahme des Beweises zum ewigen Gedächtnisse bestimmten Tagfahrt die Strafe von 20 fl. verhängt und der Beweisaufnahmsgegner unter Strafe von 50 fl. zu einer neuerlichen Tagfahrt vorgeladen wurde, hat das O. L. G. in Lemberg befunden, bei dem Umstande, als zur Aufnahme eines Beweises zum ewigen Gedächtnisse die Parteien vor Gericht zu erscheinen nicht gezwungen werden können, und noch weniger dem Beweisaufnahmsgegner unter Strafandrohung die Pflicht auferlegt werden kann, das Beweisobject — im gegenwärtigen Falle seine eigene Person — für den Beweisaufnahmswerber dem Gerichte zur Verfügung zu stellen — dem Recurse stattgegeben, die angefochtenen Absätze mit Unberührtlassung des übrigen Inhaltes dieses Bescheides dahin abzuändern, dass dem von der k. k. Finanzprocuratur namens des Eisenbahnärars gestellten Begehren um Verhängung der Geldstrafe von 20 fl. wider Basil J. und um Anweisung desselben unter Androhung einer erhöhten Geldstrafe zum Erscheinen vor Gericht keine Folge gegeben werde.

Ueber den seitens der k. k. Finanzprocuratur eingebrachten Revisionsrecurs hat der O. G. H. die oberlandesgerichtliche Entscheidung abzuändern und den Bescheid der ersten Instanz wiederherzustellen befunden — weil dieser Bescheid sich bloss als Ausführung der mit dem bereits rechtskräftigen Bescheide vom 27. April 1895, Z. 7205, getroffenen Verfügung und als eine Consequenz dieser Verfügung darstellt.

Nr. 36.

Ein nach Uebernahme des Betriebes der Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Eisenbahn durch den Staat von den Gesellschaften dieser Eisenbahnen im ausschliesslichen Gesellschaftsdienste bestellter Director gehört nicht zu dem Dienstpersonale der Prag-Duxer Eisenbahn im Sinne des § 7 des Einlösungsvertrages vom 25. Juli 1892.

(Entscheidung des R. G. vom 21. October 1895, Z. 267.)

Zur Feststellung der Bestimmungen für die Betriebsübernahme und die eventuelle Einlösung der D.-B.-Bahn und der P.-D.-Bahn durch den Staat wurde zwischen den genannten Eisenbahnen einerseits und dem k. k. Handelsministerium andererseits das Protokollarübereinkommen vom 26. April 1884 abgeschlossen, welches mit dem Gesetze vom 11. April 1886, R. G. Bl. Nr. 66, genehmigt wurde und einen Bestandtheil desselben bildet.

Im Art. I, lit. *E* des obigen Protokollarübereinkommens wurde festgesetzt, dass das im Dienste der beiden Gesellschaften stehende Personal mit dem Zeitpunkte der Betriebsübernahme durch den Staat ohne Aenderung der erworbenen Rechte und Pflichten der Dienstgewalt des Staates unterstellt wird, welcher dasselbe in erster Linie bei der Verwaltung und dem Betriebe der gesellschaftlichen Eisenbahnen und Nebengeschäfte, eventuell aber auch im Dienste der gemeinsamen Verwaltungsstelle des Staates verwenden wird.

Der Staat hat den Betrieb der obgenannten beiden Eisenbahnen am 1. Juli 1884 übernommen. Von diesem Tage an wurde mithin das im Dienste der beiden Eisenbahngesellschaften stehende Personal, darunter auch der bei denselben als Director angestellte P. der Dienstgewalt des Staates unterstellt, und hiermit den beiden Eisenbahngesellschaften hinsichtlich dieses Dienstpersonales jede weitere Einflussnahme auf die Dienstverhältnisse desselben, wie Neuanstellungen, Aenderung der Dienstverträge u. s. w. entzogen. Der Director P. wurde auch in jener Stellung, in welcher er sich zur Zeit der Betriebsübernahme befand, vom Staate übernommen, und unter Belassung auf seinem Posten als Director der beiden Eisenbahnen zum Vorstande der k. k. Betriebsdirection in Prag ernannt.

Wie aus dem der Klage beigeschlossenen, an P. in Prag gerichteten Erlasse der D.-B.- und der P.-D.-Bahn vom 21. December 1886 zu entnehmen ist, war P. mit dem Erlasse der Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen vom 4. August 1886, Z. 237 Pr., auf Wunsch der beiden Eisenbahngesellschaften vom Staatsdienste enthoben worden und wurde derselbe mit obigem Erlasse vom 21. December 1886 für die fernere Wahrung der gesellschaftlichen Interessen rücksichtlich der von der Staatsverwaltung betriebenen Bahnlinien, endlich für die Leitung der Kohlenwerke der D.-B.-Bahn ab 1. August 1886 im ausschliesslichen Gesellschaftsdienste als Director der D.-B.-Bahn und der P.-D.-Bahn unter den im Erlasse specificirten Bedingungen angestellt.

Unter diesen Bedingungen ist der Punkt 1 hervorzuheben, kraft dessen dem Director P. an jährlichen fixen Bezügen aus den Mitteln der beiden Gesellschaften steuer- und stempelfrei garantirt werden 15.000 fl. Jahresgehalt, 1000 fl. Functionszulage, 1000 fl. Reisepauschale, zusammen 17.000 fl. Im Punkte 4 wird sodann demselben für den Fall, dass die

D.-B.-Bahn und die P.-D.-Bahn als selbstständige Unternehmen zu existiren aufhören sollten und er von dem an deren Stelle tretenden Unternehmen als oberstes leitendes Organ nicht übernommen werden würde, die Pensionirung mit den vollen jährlichen 10.000 fl. zugesichert.

Nach der mit dem Erlasse der Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen vom 4. August 1886, Z. 237 Pr., verfügten Enthebung des Directors P. vom Staatsdienste leistete derselbe keinen Dienst mehr bei dem staatlichen Betriebe der in Rede stehenden beiden Eisenbahngesellschaften.

Mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 22. September 1891, Z. 35720, wurde nun den Verwaltungsräthen der beiden Eisenbahngesellschaften eröffnet, dass die Regierung den Beschluss gefasst hat, das ihr nach Art. III des Protokollarübereinkommens vom 26. April 1884 zustehende Einlösungsrecht in Bezug auf die beiden Bahnen mit dem 1. Januar 1892 auszuüben. Zugleich gab das Ministerium der Bereitwilligkeit Ausdruck, etwaige in Bezug auf die Durchführung der Einlösungsoperationen sich ergebende Detailfragen im Einvernehmen mit den betheiligten Bahngesellschaften zur Austragung zu bringen.

Die näheren Bestimmungen für die Einlösung des Unternehmens der P.-D.-Bahn durch den Staat wurden in dem Protokolle vom 25. Juli 1892 festgesetzt.

Der § 7 desselben lautet:

Das Dienstpersonale der P.-D.-Bahn wird von der Staatsverwaltung mit seinen bis zum Zeitpunkte der Einlösung der Bahn erworbenen Rechten übernommen, wogegen der Staatsverwaltung die Verwahrung und Verwaltung der bestehenden humanitären Fonds verbleibt.

Die P.-D.-Bahn ging auch thatsächlich mit 1. Januar 1892 in das Eigenthum des Staates über.

In der vorliegenden Klage behauptet nun die Actiengesellschaft der P.-D.-Bahn, dass die Staatsverwaltung sich geweigert habe, in Gemässheit des § 7 des Protokollarübereinkommens vom 25. Juli 1892 vom 1. Januar 1892 angefangen den Director P. mit allen demselben aus dem zwischen ihm einerseits und den beiden Eisenbahngesellschaften andererseits abgeschlossenen Dienstvertrage vom 21. December 1886 zustehenden Rechten zu übernehmen, weshalb die klagende Actiengesellschaft gezwungen war, demselben die ihm gebüh-

renden Bezüge für die Jahre 1892, 1893 und 1894, vorschussweise auszubezahlen.

Sie stellt daher vor dem Reichsgerichte das Begehren:

Die k. k. Regierung sei verpflichtet,

1. anzuerkennen, dass sie verpflichtet gewesen sei, in Gemässheit des § 7 des mit der P.-D.-B. abgeschlossenen Protokollarübereinkommens vom 25. Juli 1892 vom 1. Januar 1892 angefangen den P., bisherigen Director der P.-D.-Bahn und der D.-B.-Bahn, mit allen demselben aus dem zwischen ihm einerseits und den beiden genannten Eisenbahngesellschaften andererseits abgeschlossenen Dienstvertrage vom 21. December 1886 zustehenden, am 1. Januar 1892 als im Zeitpunkte der Einlösung der Bahn bereits erworbenen Rechten zu übernehmen, und dass vom 1. Januar 1892 ab alle aus diesem Dienstvertrage dem P. gegenüber der P.-D.-Bahn erwachsenen Rechte auf die k. k. Staatsverwaltung übergegangen sind, und daher

2. verpflichtet, der P.-D.-Bahn die seit dem 1. Januar 1892 dem Director P. für das k. k. Eisenbahnärar bezahlten Gehaltsbeträge und Bezüge, und zwar:

a) Für das Jahr 1892: an gezahltem Gehalte 9604 fl. 80 kr., an Quartiergeld 394 fl. 52 kr., an Einkommensteuer 2391 fl. 43 kr.. an Reisespesen 240 fl. 12 kr., zusammen daher 12.630 fl. 87 kr. sammt 5 Procent Zinsen seit 1. Januar 1893 bis zur Zahlung;

b) für das Jahr 1893: an gezahltem Gehalte 5000 fl., an gezahltem 25procentigen Quartiergeld 164 fl. 30 kr., zusammen 5164 fl. 30 kr. sammt 5 Procent Zinsen seit dem 1. Januar 1894 bis zur Zahlung;

c) für das Jahr 1894: an gezahltem Gehalte 5000 fl., an gezahltem 25procentigen Quartiergeld 164 fl. 30 kr., zusammen 5164 fl. 30 kr. sammt 5 Procent Zinsen seit dem 1. Januar 1895 bis zur Zahlung und sämmtliche Kosten dieses Rechtsstreites binnen 14 Tagen unter Executionsfolgen zu bezahlen.

Das Reichsgericht wies das Klagebegehren ab.

Gründe:

Vor allem wird bemerkt, dass die Staatsverwaltung im § 7 des Protokollarübereinkommens vom 25. Juli 1892 keine neue Verpflichtung übernommen hat; in demselben wird nur

wiederholt, was bereits im Art. I, lit. *E* des mit dem Gesetze vom 11. April 1886 genehmigten Protokollarübereinkommens vom 26. April 1884 vereinbart worden war. Dieser Vereinbarung ist die Staatsverwaltung, wie bereits oben bemerkt wurde, durch Uebernahme des Directors P. auch nachgekommen.

Anbelangend den zwischen den beiden Eisenbahngesellschaften und P. abgeschlossenen Vertrag vom 21. December 1886 muss hervorgehoben werden, dass auf das dadurch geschaffene Rechts- beziehungsweise Dienstverhältniss die Bestimmung des obbezogenen § 7 keine Anwendung findet.

Auch nach Uebernahme des Betriebes der gesellschaftlichen Bahnen durch den Staat haben die beiden in Rede stehenden Eisenbahngesellschaften als selbstständige Actiengesellschaften fortbestanden, wie denn auch heute die Actiengesellschaft der P.-D.-Bahn als Klägerin auftritt.

Wie nun im Vertrage vom 21. December 1886 ausdrücklich hervorgehoben wurde, ist P. zur Wahrung der gesellschaftlichen Interessen rücksichtlich der von der k. k. Staatsverwaltung betriebenen Bahnen im ausschliesslichen Gesellschaftsdienste als Director angestellt worden. Durch diesen Vertrag wurde P. keineswegs neuerdings im Dienste der Bahn angestellt, wozu übrigens die Gesellschaften nach Uebernahme des Betriebes durch den Staat überhaupt nicht berechtigt gewesen wären.

Da also P. zur Zeit der Einlösung der P.-D.-Bahn durch den Staat dem Dienstpersonale derselben nicht angehörte, sondern im ausschliesslichen Dienste der Gesellschaft stand, oblag dem Staate auf Grund des § 7 des Uebereinkommens vom 25. Juli 1892 auch nicht die Verpflichtung, ihn in seine Dienste zu übernehmen.

Hiermit entfällt die rechtliche Grundlage für das in der Klage gestellte Begehren, welches demzufolge abgewiesen werden musste.

Nr. 37.

Für die Haftung wegen unrichtiger Ausfolgung eines Frachtgutes sind bei dem Abgange besonderer Bestimmungen dieselben Normen anzuwenden, wie sie für die Haftung im Falle des Verlustes des Frachtgutes bestehen. Das Betriebsreglement vom 10. December 1892 ist einem Gesetze gleich zu achten. Die Bestimmungen dieses Betriebsreglements finden auf eine vor Beginn der Wirksamkeit desselben begonnene Verjährungsfrist für Forderungen aus dem Frachtgeschäfte keine Anwendung.

(Entscheidung des O. G. H. vom 5. November 1895, Z. 12118; Bestätigung der gleichlautenden Entscheidung des O. L. G. Wien vom 6. Mai 1895, Z. 11127, und des H. G. Wien vom 11. Juni 1895, Z. 93816.)

Die Firma Sch. & F. in K. klagte das Eisenbahnärar unter dem 29. December 1894 auf Zahlung eines Entschädigungsbetrages per 607 fl. 50 kr. wegen irriger Ausfolgung eines von ihnen am 30. März 1892 aufgegebenen Frachtgutes an die Firma W. & O. statt an Leib E.

Das Eisenbahnärar wendete die Verjährung ein.

Das H. G. Wien wies das Klagebegehren ab.

Gründe:

Die klägerische Firma leitet ihren Schadenersatzanspruch per 607 fl. 50 kr. daraus ab, dass die Sendung von 118 Sack Dungmehl statt an Leib E. an die ursprünglichen Adressaten, nämlich die Firma W. & O. ausgefolgt wurde. Sie begründet aber weder in der Klage noch in der Replik den Umstand, weshalb durch die Ausfolgung des Frachtgutes an die unrichtige Hand ein Schade in der bezeichneten Höhe für sie entstanden sei.

Da sowohl die Firma W. & O. als auch Leib E. als in J. sesshaft bezeichnet werden, so ist es keineswegs klar, inwiefern der Klagfirma ein Schade zugegangen sei, da ja die Firma W. & O. das ihr irrigerweise zugestellte Frachtgut über Reclamation der klagenden Firma oder des Leib E. immerhin an Letzteren als den richtigen Adressaten zu übergeben in der Lage gewesen wäre.

Die klagende Firma geht jedoch, indem sie den ganzen von Leib E. für die 118 Sack Dungmehl zu zahlenden Betrag von 607 fl. 50 kr. als Schadenersatz begehrt, so vor, als ob sie die fragliche Sendung durch Ablieferung an die unrichtige Hand als vollständig für sie verloren betrachte.

Es ist schon mit Rücksicht hierauf als zweifellos anzusehen, dass im vorliegenden Falle die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches rücksichtlich des Betriebsreglements vom 10. Juni 1874 für den Fall des Verlustes zur Anwendung zu kommen haben, ganz abgesehen davon, dass nach § 1 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch alle auf Gegenstände des Handelsgesetzbuches sich beziehenden Gesetze und Verordnungen ausser Kraft zu treten haben und nach Art. 1 des H. G. B. das allgemeine bürgerliche Recht nur insoweit, als das Handelsgesetzbuch keine Bestimmungen enthält, zu gelten hat.

Nach Art. 272 des H. G. B. sind die Geschäfte des Frachtführers bei gewerbsmässigem Betrieb als Handelsgeschäfte anzusehen, demnach auch die Frachtgeschäfte der Eisenbahnen als solche zu behandeln und die aus dem Frachtgeschäfte entspringenden Streitfälle nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches zu behandeln.

Die Ansicht der klagenden Firma, dass für den in Frage stehenden Streitfall nicht das Betriebsreglement vom Jahre 1874, sondern das erst am 1. Januar 1893 in Wirksamkeit getretene Reglement vom 10. December 1892 zu gelten habe, ist schon nach Absatz I der betreffenden Verordnung und nach § 5 a. b. G. B. unhaltbar.

Es kann somit die in dem neuen Betriebsreglement, jedoch nur für den Fall eines durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführten Schadens festgesetzte dreijährige Verjährungsfrist hier nicht platzgreifen. Es tritt vielmehr hier, da auch Art. 6 des Kundmachungspatentes zum allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuch nach seinem Wortlaute für diesen Rechtsfall nicht zutrifft, die im Absatze 5 des § 64 des alten Betriebsreglements bestimmte einjährige Verjährungsfrist vom Ablaufe des Tages an gerechnet, an welchem die Ablieferung des Gutes hätte bewirkt sein müssen, in Wirksamkeit. Da nach der unwidersprochenen Angabe der Einrede die erwähnte Sendung spätestens am 5. April 1892 hätte abgeliefert sein müssen, so erscheint der klägerische Anspruch bereits am 5. April 1893 als verjährt, die am 29. December 1893 eingebrachte Klage demnach als verspätet überreicht. Das Klagebegehren war demgemäss als verjährt abzuweisen, ohne dass es des Eingehens auf die von beiden Theilen angebotenen Beweise bedürfte.

Das O. L. G. Wien bestätigte das Urtheil der ersten Instanz.

Gründe:

Wie schon in den Entscheidungsgründen der ersten Instanz richtig ausgeführt wurde, war der vorliegende Klagsanspruch, auch wenn er zu Recht bestanden hätte, zur Zeit der Einklagung schon verjährt und war daher der Verjährungseinwendung stattzugeben.

Zweifellos müssen für die Haftung wegen unrichtiger Ausfolgung eines Frachtgutes bei dem Abgange besonderer Bestimmungen dieselben Normen angewendet werden, wie sie

für die Haftung im Falle des Verlustes des Frachtgutes bestehen, weil es dem Frachtführer in dem einen und anderen Falle unmöglich ist, das Frachtgut an dem Empfangsberechtigten auszufolgen.

Nach Art. 386 und 408 H. G. B. und § 64, Abs. 5 des B. R. vom 10. Juni 1874, R. G. Bl. Nr. 75, welches bis 31. December 1892 in Geltung war, verjähren alle Ansprüche wegen Verlust des Frachtgutes nach einem Jahre von dem Ablaufe des Tages an gerechnet, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen.

Laut Klagsbeilage war die klagende Firma schon im April oder spätestens im Mai 1892 in Kenntniss, dass das Frachtgut, nämlich ein Waggon Dungsalz, an die unrichtige Adresse W. & O. in J. ausgefolgt worden ist und nicht an L. C. in T. gelangte.

Sie war also schon damals in der Lage, ihren allfälligen Ersatzanspruch wider die Eisenbahn im Klagewege geltend zu machen und war nicht gehalten, das Ergebniss des Reclamationsverfahrens und der Vergleichsunterhandlungen abzuwarten.

Mit der Klagbarkeit des Anspruches konnte also auch nach dem bürgerlichen Gesetzbuche schon damals die Verjährung beginnen und da in den obcitirten Gesetzen für den Ersatzanspruch eine nur einjährige Verjährungszeit statuirt ist, so war die Verjährung schon lange vor der erst am 29. December 1893 eingebrachten Klage vollendet.

Unrichtig ist die Ansicht der klagenden Firma, dass für die Verjährung des Klageanspruches das Eisenbahnbetriebsreglement vom 10. December 1892, R. G. Bl. Nr. 207, maassgebend sei, denn dasselbe ist ohne Rückwirkung erst am 1. Januar 1893 in Kraft getreten; nach Abs. VI des Einführungsgesetzes zum bürgerlichen Gesetzbuche ist aber die schon begonnene Verjährung nach jenem Gesetze zu beurtheilen, welches zur Zeit ihres Beginnes in Geltung war, es wäre denn im neuen Gesetze eine kürzere Verjährungszeit normirt, in welchem Falle die Verjährungszeit von der Wirksamkeit des neuen Gesetzes an berechnet werden könnte.

Es wurde also der Einwendung der Verjährung mit Recht stattgegeben, und da auch die gegentheiligen Gerichtskosten angemessen bestimmt wurden, so erscheint die klägerische Appellation in jeder Richtung unbegründet.

Der Ausspruch über die Appellationskosten beruht auf den §§ 24 und 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69.

Der O. G. H. hat die gleichlautenden Entscheidungen der beiden unteren Instanzen bestätigt.

Gründe:

Da die Beschwerde der klagenden Firma eine ausserordentliche ist, könnte derselben nur dann stattgegeben werden, wenn die Erfordernisse des Hofdecretes vom 15. Februar 1833, J. G. S. Nr. 2593, zur Aufhebung oder Abänderung der gleichförmigen untergerichtlichen Entscheidungen vorhanden wären, was aber nicht der Fall ist.

Es liegt vor allem keine Actenwidrigkeit vor, was auch nicht behauptet wird, hingegen soll nach Anschauung der klagenden Firma:

1. eine Nichtigkeit darin liegen, dass durch unrichtige Gesetzanwendung der Streitfall einer Gesetznorm unterzogen wurde, welche darauf keine Anwendung findet, und dass einer Ministerialverordnung — dem Eisenbahnbetriebsreglement — Gesetzkraft beigemessen wurde;

2. eine offenbare Ungerechtigkeit darin liegen, dass verkannt worden sei, dass sich die St.-B. als Frachtführerin eine grobe Nachlässigkeit zu schulden kommen liess und mala fide der Klägerin einen enormen und uneinbringlichen Schaden zugefügt habe.

Was nun den ersten Punkt anbelangt, ist es ganz unrichtig, dass eine Ungesetzlichkeit darin liege, dass die Ausfolgung der Waaren an einen unrichtigen Empfänger dem Verluste derselben gleichgesetzt wurde, denn wenn auch die diesfalls maassgebenden Bestimmungen des Handelsgesetzes Art. 386, 395 und 408 den Fall der Ausfolgung an einen unrichtigen Empfänger nicht erwähnen, und nur vom Verluste der Waare sprechen, muss im Sinne des Art. 395 H. G. B. der Verlust der Waare im Verhältnisse des Aufgebers zum Frachtführer in allen Fällen angenommen werden, in welchen dieselbe der Verfügung des Frachtführers aus was immer für einem Grunde derart entzogen ist, dass er nicht mehr in der Lage ist, sie dem Empfangsberechtigten auszufolgen. Es ist aber auch nicht begründet, dass mit Unrecht dem Eisenbahnbetriebsreglement Gesetzeskraft beigemessen wurde. Denn so-

wohl das Eisenbahnbetriebsreglement vom 10. Juni 1874 als jenes vom 10. December 1892 wurden auf Grundlage und in Ausführung von Gesetzen erlassen, ersteres auf Grund des Gesetzes vom 24. December 1867, R. G. Bl. Nr. 4 ex 1868, Art. VIII, letzteres auf Grund des Gesetzes vom 27. October 1892, Nr. 207, in dessen § 2 die Regierung ermächtigt wird, bei der im Verordnungswege erfolgenden Feststellung, beziehungsweise Abänderung des Eisenbahnbetriebsreglements die Bestimmungen desselben mit allen oder auch nur einzelnen Vorschriften des internationalen Uebereinkommens vom 14. October 1890 auch dann in Uebereinstimmung zu bringen, wenn diese Anordnungen von den Vorschriften des Handelsgesetzbuches abweichen. Die erwähnten Betriebsreglements sind daher Gesetzen gleichzuhalten und handelt es sich also im vorliegenden Falle in erster Linie darum, ob das Reglement vom Jahre 1874 oder jenes vom Jahre 1892 auf den Streitfall anzuwenden ist, weil im § 64 des ersteren Entschädigungsansprüche überhaupt in einem Jahre verjähren, nach § 91 des letzteren aber zwar im Allgemeinen dieselbe Verjährungfrist festgesetzt ist, aber auf drei Jahre erweitert wird, wenn (nach § 90, Z. 1 ebenda) der Schade durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist.

Mit Recht haben nun die Untergerichte angenommen, dass das Reglement vom Jahre 1874 auf den vorliegenden Streitfall Anwendung findet und diese Anschauung beruht darauf, dass der Vorfall sich während der Geltung dieses Reglements zugetragen hat, als auch auf den Absatz VI des Kundmachungspatentes zum allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuche sich stützt; es kann dagegen auch nicht mit Grund eingewendet werden, dass die Verjährungsfrist des § 64 des B. R. vom Jahre 1874 beim Inslebentreten des neuen Reglements noch nicht abgelaufen war, weil damals die geklagte Bahn schon das Recht erworben hatte, nach Ablauf der einjährigen Frist von jeder weiteren Haftung befreit zu sein. (§ 5 a. b. G. B.)

Dass aber diese Frist bei Einbringung der Klage schon abgelaufen war, ergiebt sich aus der zugegebenen Ablieferungszeit und dem Tage der Klagsüberreichung und musste schon aus diesem Grunde die Abweisung der Klage erfolgen.

Es ist daher keine offenbare Ungerechtigkeit, vielmehr der Sachlage entsprechend, dass auf die Beweise darüber, ob der Eisenbahn ein Verschulden, welches nach dem Reglement

vom Jahre 1892 ihre dreijährige Haftung begründen würde, zur Last fallen und ob, selbst wenn dies der Fall sein sollte, der klagenden Firma überhaupt nach den von ihr aufgestellten Behauptungen ein Ersatzanspruch zustehen würde, nicht abgegangen wurde. Die Beschwerde war daher zurückzuweisen und über die Rechtsmittelkosten im Sinne der §§ 24 und 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, zu erkennen.

Nr. 38.

Die Witwe des bei einem Bahnunfalle Getödteten ist ohne Genehmigung der Vormundschaftsbehörde nicht legitimirt, auch namens ihrer minderjährigen Kinder die Schadenersatzklage gegen die Eisenbahn anhängig zu machen. Von der der Witwe eines Bahnbediensteten zuerkannten Rente ist die ihr aus dem Pensionsfonds der Bediensteten zukommende Pension in dem Falle nicht abzurechnen, wenn dieser Fonds zum Theile auch durch Gehaltsrücklässe der Bediensteten gebildet wird.

(Entscheidung des O. G. H. vom 12. November 1895, Z. 13251; Bestätigung der gleichlautenden Entscheidung des O. L. G. Wien vom 28. August 1895, Z. 6434, und des L. G. Wien vom 5. März 1895, Z. 8274.)

Karoline W., Witwe nach dem bei einem Bahnunfalle getödteten Conducteur der St.-Bahnen Wilhelm W., klagte die niederösterreichische Finanzprocuratur namens der St.-Bahnen auf Zahlung einer lebenslänglichen Rente monatlicher 24 fl. und eines einmaligen Capitalsbetrages von 4000 fl. sammt Nebengebühren.

Das L. G. Wien erkannte das geklagte Aerar schuldig, der Klägerin eine lebenslängliche Rente monatlicher 12 fl. zu bezahlen und wies die Klägerin mit dem Mehrbegehren ab.

Gründe:

Bei der Entscheidung dieser Rechtssache kommt das Gesetz vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, zur Anwendung. Nach § 3 dieses Gesetzes wäre zwar die Handelsgerichtsbarkeit begründet und summarisch zu verhandeln gewesen. Da jedoch die k. k. Finanzprocuratur namens des Eisenbahnärars gegen die hierortliche Competenz und gegen die Einleitung des schriftlichen Verfahrens keine Einwendung erhoben hat, ist mit Rücksicht auf die Bestimmung des § 48 J. N. und des Hofdecretes vom 15. Januar 1787, J. G. S. Nr. 621, trotz des in Ansehung der Gerichtszuständigkeit und des eingeleiteten Verfahrens unterlaufenen Versehens mit der meritorischen Entscheidung dieser Rechtssache vorzugehen. Die k. k. Finanz-

procuratur giebt zu, dass der Conducteur der St.-Bahnen, Wilhelm W., Ehegatte der Klägerin, am 2. November 1891 im Dienste verunglückte und durch eine Ereignung im Verkehre einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn getödtet wurde. Es unterliegt daher keinem Zweifel, dass nach § 1 des bezogenen Gesetzes und nach § 1327 a. b. G. B. die Ehegattin und die Kinder des Getödteten die volle Genugthuung im Sinne des § 1323 und 1324 a. b. G. B. zu fordern berechtigt sind. Da jedoch die Klägerin ohne vormundschaftsbehördliche Legitimirung zur Klageführung im Namen ihrer Kinder nicht berufen ist, so kann über die vorliegende Klage nur derjenige Anspruch der Klägerin berücksichtigt werden, welcher ihr als Witwe des Getödteten gebührt. Der Anspruch der unversorgten Kinder kann nur mit vormundschaftsbehördlicher Ermächtigung geltend gemacht werden. Es bleibt daher der Vormundschaft dieser Kinder vorbehalten, bei dem zuständigen Gerichte mittelst besonderer Klage nach eingeholter vormundschaftsbehördlicher Ermächtigung klagbar aufzutreten, behufs Durchsetzung der Rechte dieser Kinder gegen das Eisenbahnärar.

Die vorliegende Klage in Ansehung der Kinder des Getödteten war aber auch schon deshalb verfehlt, weil diesen Kindern die Entschädigungsrente nicht auf Lebenszeit, sondern nur insolange gebührt, als sie sich selber zu erhalten nicht in der Lage sind und ein Anhaltspunkt in dieser Richtung weder in der Klage noch im Laufe des Processes gegeben wurde.

Was nun die Entschädigungsansprüche der Klägerin als Witwe des Getödteten betrifft, so wurde in Berücksichtigung gezogen, dass nach § 91 a. b. G. B. dem Manne die Verbindlichkeit obliegt, der Ehegattin nach seinem Vermögen den anständigen Unterhalt zu verschaffen, dass daher das geklagte Eisenbahnärar nunmehr die dem Getödteten obgelegene Pflicht der Ernährung in dem Maasse, in welchem der Getödtete selbst dieser Verbindlichkeit nach seinem Einkommen erfüllen konnte und auch thatsächlich erfüllte, auf Lebenszeit der Klägerin zu übernehmen habe.

In Würdigung dieses Umstandes und unter Bedachtnahme auf die Aussage der Zeugen und Sachverständigen und das theilweise Zugeständniss des geklagten k. k. Eisenbahnärars wurde die Höhe der lebenslänglichen Rente im Betrage von monatlichen 12 fl. bestimmt, hiervon jedoch die Pension,

welche der Witwe aus dem Pensionsfonds auf Grund geleisteter Einzahlungen gebührt, nicht in Abrechnung gebracht.

Hingegen wurde das Begehren auf Zahlung eines Entschädigungscapitales per 4000 fl. gänzlich abgewiesen, weil ein Ausspruch der Klägerin auf eine Entschädigungssumme weder aus dem Haftungsgesetze vom 3. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, noch aus den Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches über Schadenersatz abgeleitet werden kann.

Die Entscheidung über die Gerichtskosten findet ihre Begründung im § 25 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69.

Das O. L. G. Wien bestätigte über Appellation beider Theile das Urtheil der ersten Instanz.

Gründe:

In der Hauptsache erachtet sich die Klägerin dadurch beschwert, dass ihr statt der begehrten Rente von monatlich 24 fl. und eines Capitales per 4000 fl. nur eine Monatsrente von 12 fl. zuerkannt wurde, während von geklagter Seite in den Appellationsbeschwerden die zugesprochene Rente von 12 fl. monatlich als eine übermässig hohe bezeichnet und lediglich eine solche von 3 fl. 50 kr. pro Monat zugestanden wird.

Was die Appellation der Klägerin anbelangt, so hat schon der Erstrichter mit Recht hervorgehoben, dass der Klägerin die Activlegitimation zur Geltendmachung der etwa ihren Kindern zustehenden Entschädigungsansprüche mangelt.

Eine cumulative Geltendmachung der Entschädigungsansprüche, welche etwa der Familie des Verunglückten zustehen, erscheint unzulässig, weil die Ansprüche des einzelnen Familienmitgliedes auf verschiedenen Grundlagen beruhen (§§ 91 und 141 a. b. G. B.), ein Accrescenzrecht in Ansehung derselben völlig ausgeschlossen ist, gemäss § 143 a. b. G. B. endlich, die secundäre Alimentationsverpflichtung der Mutter erst dann eintritt, wenn die etwa den Kindern zukommende Entschädigung zu deren Unterhalt nicht ausreicht.

Es war daher der Klageanspruch nur innerhalb der im § 91 a. b. G. B. gegebenen Grenzen zu berücksichtigen. Hierbei kommt zunächst das Einkommen des Verunglückten, dann aber auch der Umstand in Betracht, dass der Conducteur Wilhelm W. den eigenen Angaben der Klägerin zufolge auch

für zehn Kinder zu sorgen hatte. Wie unbestritten ist, hatte Wilhelm W. einen Gehalt von 300 fl. und ein Quartiergeld pro 84 fl. 384 fl. jährlich, und hat überdies, wie aus dem Protokolle vom 25. September 1894, Z. 87822, hervorgeht, Meilengelder im Betrage von 240 fl. bezogen, welche Meilengelder zum mindesten insofern berücksichtigt werden müssen, als Wilhelm W. durch den Verbrauch dieser Bezüge, über welche er frei verfügen durfte, an seinem anderweitigen Einkommen ersparen konnte.

Ein Nebenerwerb durch Schuster- und Schneiderarbeit für fremde Personen erscheint bei der angestrengten Thätigkeit eines Conducteurs völlig ausgeschlossen (vgl. das vorerwähnte Protokoll); der etwa auch für die Klägerin von dem Verunglückten geleisteten Flickarbeit kann eine vermögensrechtliche Bedeutung überhaupt nicht zuerkannt werden. Bei dieser Sachlage entpricht die zuerkannte Rente von 12 fl. monatlich dem billigen Ermessen und war auf das Resultat des im Beiurtheile sub II *a* zugelassenen Sachverständigenbeweises keinerlei Bedacht zu nehmen, weil die Festsetzung des Ausmaasses der Entschädigung dem Gerichte zukommt.

Es war insbesondere dem Ausspruche auf Zuerkennung eines Capitals per 4000 fl. oder eines solchen von geringerer Höhe keine Folge zu geben, weil die blosse Möglichkeit einer Erhöhung des Einkommens des Verunglückten bei dem Ausmaasse der Entschädigung nicht in Betracht kommt, die Klägerin aber es in keiner Weise glaublich gemacht hat, dass Wilhelm W. bei seiner Stellung als Conducteur und bei seinem Familienstande jemals in die Lage gekommen wäre, seiner Witwe ein Capital zu hinterlassen, die in dieser Richtung im Appellationszuge angeführten neuen Umstände endlich nach § 257 a. G. O. nicht berücksichtigt werden konnten.

Es konnte aber auch der von geklagter Seite dagegen eingebrachten Beschwerde, dass von der Entschädigung, welche der Klägerin zuerkannt wurde, nicht ihre Witwenpension per 100 fl. jährlich in Abzug gebracht wurde, keine Folge gegeben werden, weil diese Pension (Provision) nicht vom geklagten Eisenbahnärar, sondern aus einem, wenigstens theilweise, durch Gehaltsrücklässe der Bediensteten herstammenden Fonds bezahlt wird und es nicht zulässig erscheint, diesen Fonds zur Deckung der eigenen Verpflichtung aus dem Titel der Entschädigung heranzuziehen.

Der von beiden Streittheilen im Kostenpunkte erhobenen Beschwerde war gleichfalls keine Folge zu geben, nachdem die Klägerin nicht nur theilweise bezüglich der Ziffer der Entschädigungsansprüche, sondern auch insofern sie die allfälligen Ansprüche ihrer Kinder im eigenen Namen geltend gemacht hat, unterlegen ist, das geklagte Eisenbahnärar aber sich dem Klagebegehren zur Gänze widersetzt und auch die eventuell zugestandene Rente von 3 fl. 50 kr. nicht gerichtlich hinterlegt hat, die Aufhebung der beiderseitigen Gerichtskosten daher gerechtfertigt ist.

Bei der Erfolglosigkeit der beiderseitigen Appellationen waren gemäss § 25 und 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, auch die Rechtsmittelkosten gegeneinander aufzuheben.

Der O. G. H. hat der ausserordentlichen Revisionsbeschwerde der Finanzprocuratur bei dem Abgange der Voraussetzungen des Hofdecretes vom 15. Februar 1833, J. G. S. Nr. 2593, keine Folge zu geben befunden, wobei insbesondere bemerkt wird, dass die von der Klägerin in der Klage und in der Replik gemachten Angaben über die von ihr, beziehungsweise von ihrem Gatten gemachten Einzahlungen in den Pensionsfonds im Processe nicht widersprochen und daselbst auch seitens der Finanzprocuratur über die Provenienz dieses Pensionsfonds nichts vorgebracht wurde, woraus hervorgehen würde, dass der Ausspruch der Untergerichte über die Nichteinrechnung der Pension in die der Klägerin zuerkannte Rente als eine offenbare Ungerechtigkeit anzusehen wäre.

Nr. 39.

Zuerkennung einer Entschädigung für Betriebserschwernisse infolge der anlässlich einer Stationserweiterung nothwendigen Wegumlegung, falls durch rechtskräftige Entscheidungen der Verwaltungsbehörden festgestellt ist, dass der zu Entschädigende sich im thatsächlichen Besitze des Wegerechtes befunden hat.

(Entscheidung des O. G. H. vom 13. November 1895, Z. 13233; Bestätigung der Entscheidung des O. L. G. Wien vom 14. August 1895, Z. 8119; Abänderung der Entscheidung des L. G. Wien vom 29. März 1895, Z. 20102.)

Die K. F. N.-Bahn hat zum Zwecke der nothwendig gewordenen Erweiterung der Station P. der O. Montanbahn um Einleitung des Enteignungsverfahrens im Sinne des Berg-

gesetzes angesucht, wobei auch die Auflassung einer Niveauübersetzung in Kilometer 6 und die Umlegung eines daselbst die Bahn durchschneidenden Weges angestrebt wurde.

Die schlesische Landesregierung ertheilte der N.-Bahn die Baubewilligung gegen Ablösung des den Eheleuten zustehenden Wegrechtes im Kilometer 6, und wurde in dem Enteignungserkenntnisse der Bezirkshauptmannschaft den Eheleuten K. nebst Entschädigung für die enteigneten Grundflächen und für die Entwerthung ihrer Häuser infolge erschwerter Zufahrt auch für Erschwernisse beim Betriebe des Steinbruches infolge Verlegung des bisherigen Zufahrtweges eine Vergütung von 1000 fl. zuerkannt, mit dem Vorbehalt des Rechtsweges für jeden Theil.

Die Eheleute K. nahmen den von der N.-Bahn erlegten Betrag von 1000 fl. an und belangten die N.-Bahn auf Zahlung eines weiteren Betrages von 1048 fl.

Das L. G. Wien wies die Klage ab.

Gründe:

Bezüglich der von der Geklagten vorgebrachten Einwendungen kann allerdings im Allgemeinen gesagt werden, dass einige derselben unbegründet sind. Hierher gehört vor allen die Behauptung, dass die Klagslegitimation der Maria K. nicht dargethan sei, dies wird widerlegt durch den beigebrachten Grundbuchsextract, wonach sie Miteigenthümerin des Steinbruches ist, für dessen erschwerte Benützung Entschädigung verlangt wird, weiters die Behauptung, dass die Vorschriften des allgemeinen Berggesetzes, nach denen der vorliegende Rechtsfall zweifellos in erster Linie zu beurtheilen ist, sich nur auf Expropriation von Grundstücken beziehen. Es wird dabei übersehen, dass in § 98 a. Berg.-G. der § 365 a. b. G. B. bezogen ist, und ist nicht abzusehen, warum sich die angemessene Schadloshaltung nicht auch auf die mit dem Besitze von Grundstücken möglicherweise verbundenen Rechte erstrecken sollte.

Ungegründet ist auch der Hinweis auf die §§ 1305 und 1306 a. b. G. B. und darauf, dass kein Verschulden der geklagten Gesellschaft vorliege; bei einer Expropriation ist die Frage des Verschuldens gänzlich ausgeschlossen und das Capitel über den Schadenersatz kann höchstens herangezogen werden, insofern es sich um die Auslegung des Begriffes

der angemessenen Schadloshaltung handelt. Endlich sind die in formeller Beziehung gegen die Beweisaufnahme zum ewigen Gedächtnisse vorgebrachten Bedenken, und zwar zum grössten Theile auf der Hand liegend, ungerechtfertigt.

Hierauf ist jedoch nicht näher einzugehen, weil die Geklagte anderweitige, sehr gewichtige Einwendungen vorgebracht hat, welche die sofortige unbedingte Abweisung der Klage zur Folge haben müssen. Die eine ist die, dass die Kläger ein Privatrecht an dem Wege, aus dessen Verlegung sie eine Erschwerung des Betriebes ihres Steinbruches und damit ihren Entschädigungsanspruch herleiten, weder behauptet noch bewiesen haben. Es ist vergeblich, wenn sich die Kläger auf die Protokolle berufen, in welchen ihr Wegrecht festgestellt sei; darüber, welcher Art dieses Wegrecht sei, findet sich kein Wort darin, und es bleibt daher die Frage gänzlich offen, ob dasselbe als ein privates oder ein öffentliches damals angesehen wurde. Keinesfalls aber könnte der Ausspruch einer politischen Begehungscommission, selbst wenn er ausdrücklich in dem Sinne erfolgt wäre, dass das fragliche Wegrecht bestehe, für das Gericht maassgebend sein. Auch durch den Grundbuchsextract wird nichts bewiesen. Es ist dadurch nicht dargethan, dass die Parcelle Nr. 829/6, Feldweg, der fragliche Weg sei, und wenn das auch angenommen würde, kann es sich doch nur um das Stück Weg handeln, welcher über den Grund der Geklagten läuft und wahrscheinlich mit jenen in dem Protokolle erwähnten 40 Metern identisch ist, die nach Feststellung der Commission Paul K. erhalten hat. Wenn den Klägern also auch an diesem Wegfragment sogar das Eigenthumsrecht zusteht, ist für den Rest des Weges damit nichts erwiesen, da ein öffentlicher Weg auch in einen im Privateigenthum stehenden münden kann, dass aber ein ganzer Weg im Privateigenthum der Kläger gestanden habe, ist wohl wenigstens für jenen Theil, der die Bahnübersetzung bildete, ausgeschlossen. Dass aber der ganze Weg, insoweit er den Bahnkörper übersetzte, etwa auf einer Servitut für die Kläger oder ihre Grundstücke beruhte, wurde gar nicht behauptet, nicht einmal, dass die Kläger ein solches Recht thatsächlich ausgeübt hätten. Der Haupteid darüber, dass das Wegrecht von Paul K. (eine offenbar ungenaue Formulirung) unbestritten ausgeübt werde, ist als eine Rechtsfrage beinhaltend und aus den obigen Gründen unzulässig, weil unter allen Umständen wieder

die Frage offen bliebe, ob das Wegrecht ein privates oder ein öffentliches sei.

Wenn es in dem Protokolle heisst, dass der fragliche Weg für Paul K. (richtig und Marie K.) nothwendig sei, weil sein Besitz von der Montanbahn und der K. O.-Bahn derart eingeschlossen sei, dass er nur durch eine Bahnübersetzung hinaus könne, so könnte das vielleicht zu der Annahme verleiten, dass dieser Weg von Paul K., beziehungsweise seinen Familienangehörigen, Dienstleuten, Bestellten etc. allein benützt wurde, weil durch diese Constatirung die Vermuthung nahegelegt wird, dass der ganze eingeschlossene Raum von dem Besitzthume der Ehegattin K. eingenommen wird. Abgesehen davon, dass hierüber aus den vorliegenden Acten nichts Gewisses zu entnehmen ist, ist die Möglichkeit, dass ein Weg ein öffentlicher sei, ungeachtet dessen, dass er zeitweise nur von einer Familie benützt wird, nicht ausgeschlossen.

Wenn nun nicht einmal der Bestand eines Privatrechtes, ja nicht einmal die thatsächliche Ausübung, der Besitz eines solchen behauptet und erwiesen ist, kann von einem privatrechtlichen Anspruche wegen Schädigung eines solchen angeblichen Rechtes nicht die Rede sein.

Dazu kommt aber noch, dass ein Schaden überhaupt oder doch die Höhe desselben durchaus nicht mit Bestimmtheit erwiesen ist. Die von der geklagten Gesellschaft gegen das Gutachten der Sachverständigen, welche zum ewigen Gedächtnisse vernommen wurden, in materieller Beziehung erhobenen Bedenken entbehren vielfach nicht der Berechtigung. Dabei soll nicht einmal in Betracht gezogen werden, dass die Kläger die Frage, ob denn wirklich aus ihrem Steinbruche für alle Zukunft jährlich 100 Kubikklafter Steine gewonnen werden können, nicht einmal berührt haben, obwohl dies ja gar nicht selbstverständlich ist, und ein minder ausgedehntes Steinlager in wenigen Jahren erschöpft sein kann. Es ist aber klar, dass auch der Umstand, dass bisher pro Jahr dieses Quantum von Steinen thatsächlich gewonnen wurde, durch das Gutachten der Sachverständigen nicht erwiesen werden kann. Dieser Beweis könnte aber immerhin durch den aufgetragenen Haupteid erbracht werden. Das erwähnte Gutachten könnte daher nur unter doppelter Voraussetzung, dass die bisherige Gewinnung von 100 Kubikklafter Steine pro Jahr erfolgt ist, und eine solche Gewinnung für mindestens

20 Jahre heraus erfolgen kann und nach den Umständen wahrscheinlich ist, gewürdigt werden.

Aber auch alles das als erwiesen angenommen, unterliegt das Gutachten, beziehungsweise die daraus gezogenen Folgerungen noch wesentlichen Bedenken. Die Majorität der Sachverständigen stützt sich auf nachstehende, anscheinend einfache Berechnung. Der Zeitverlust beträgt für eine geladene Fuhre $12^1/_2$, für eine leere Fuhre $9^1/_2$ Minuten, für das Jahr macht dies, eine Reingewinnung von 100 Kubikklaftern und die Nothwendigkeit von 100 zweispännigen Fuhren zur Beförderung vorausgesetzt, einen Zeitverlust von 22 Minuten pro Fuhre, zusammen $856^2/_3$ Arbeitsstunden, oder die Arbeitszeit der Pferde zu 10 Stunden angenommen 25·6 Arbeitstage aus. Der Preis für die Arbeitskraft von zwei Pferden beträgt 4 fl. pro Tag, daher jährlicher Verlust von 102 fl. 10 kr., capitalisirt zu 3 Procent 2048 fl. Auch das abweichende Gutachten des dritten Sachverständigen bewegt sich in einem principiell ganz ähnlichen Gedankenkreise. Dabei wurde aber Folgendes gar nicht in Betracht gezogen. Von den Klägern wird die Gewinnung eines ganz bestimmten Quantums, 100 Kubikklafter, zur Voraussetzung gemacht. Zur Abfuhr desselben sind höchstens 100 Fuhren erforderlich. Das Jahr nur mit 250 Arbeitstagen berechnet, kommen auf den Tag nicht einmal drei Fuhren, durchschnittlich daher pro Tag höchstens ein Zeitverlust von einer Stunde. Inwieweit diese Abfuhr durch eigene Fuhrwerke des Klägers besorgt wird, oder durch fremde Wagen, wird gar nicht berührt. Ob etwaiges Fuhrwerk des Klägers stets in anderer Weise derart ausgenützt werden kann, dass ein solcher Zeitverlust in Betracht kam, steht gleichfalls nicht fest. Wird fremdes Fuhrwerk verwendet, lässt sich der Zeitverlust durch zweckmässige Eintheilung wohl hereinbringen.

Liegt beispielsweise ein bestimmtes Quantum zur Verführung bereit, muss sicher die Arbeitskraft wenigstens eines Menschen zum Aufladen verwendet werden. Erfolgt nun die Verführung durch ein einziges Fuhrwerk successive, so gelangt dieselbe in den Pausen, die zum Abtransport und zur Rückkehr erforderlich sind, nicht zur Verwendung. Anders, wenn mehrere Fuhrwerke in angemessenen Zwischenräumen verkehren. Der Preis für die Fuhrwerke muss hierbei immer gleich bleiben, weil es sich ja nur um den Transport eines ganz bestimmten Quantums (100 Kubikklafter) in einem be-

stimmten Zeitraume (ein Jahr), der zur beliebigen Eintheilung, wie gezeigt, genügend Raum lässt, handelt.

Sollte aber der Preis für den Transport etwa nach der einzelnen Fuhre berechnet werden, fehlt wiederum jede Behauptung, dass etwa die einzelnen Fuhren mit Rücksicht auf den Umweg theuerer zu stehen kämen als früher.

Keinesfalls ist daher ein irgendwie concret festzustellender Schaden vorhanden.

Das O. L. G. Wien hat das Urtheil der ersten Instanz abgeändert und dem Klagebegehren stattgegeben.

Gründe:

Die N.-Bahn hat zum Zwecke der nothwendig gewordenen Erweiterung der Station P. der O.-Montanbahn anliegende Grundstücke benöthigt, und deshalb um Einleitung des Expropriationsverfahrens im Sinne der Vorschriften des allgemeinen Berggesetzes angesucht, wobei auch die Auflassung der im Kilometer 6 bestehenden Niveauübersetzung eines zum Steinbruche der Kläger führenden Weges angestrebt und als Ersatz hiefür ein Parallelweg projectirt wurde. Bei der am 23. Juli 1891 abgehaltenen Begehungscommission erklärte Paul K. gegen die Grundüberlassung und gegen die Auflassung der Niveauübersetzung in Kilometer 6 principiell keine Einwendung zu erheben, wenn er hiefür voll entschädigt werde.

Der Vertreter der N.-Bahn bestreitet zwar, dass Paul K. ein dingliches Recht auf die Niveauübersetzung besitze, erklärt aber nichtsdestoweniger, dass die N.-Bahn nicht abgeneigt wäre, sich mit Paul K. auch in jenen Punkten, in denen sie ihm ein Recht nicht zuerkennen, um des lieben Friedens Willen gütlich auseinander zu setzen, wobei er sich insbesondere gegen die begehrte Verbreiterung des herzustellenden Parallelweges, gegen die Chaussirung und gegen die künftige Instandhaltung derselben verwehrt, da der alte Weg nur ein Feldweg sei, welcher höchstens durch die von den dort verkehrenden Steinfuhren herabgefallener Steine im Laufe der Zeit consistenter geworden ist. Der sohin gefasste Beschluss ging nun unter anderem dahin: 2. Der Niveauübergang Kilometer 6 wurde vor der Commission als bestehend vorgefunden und ist derselbe mit einem Steinkörper versehen, das Wegrecht wird von Paul K. als ihm zustehendes Recht unbestritten ausgeübt. Ein Weg über die Bahn ist

für ihn unbedingt nothwendig, da er mit seinem Bausteinbruche und seinem ansehnlichen Grundbesitze und Wohnhause einerseits von der K.-O.-Eisenbahn und andererseits von der Montanbahn derart eingeschlossen ist, dass er nur mit Benützung einer Niveauübersetung hinaus gelangen kann. Hierüber wurde von der k. k. Landesregierung Troppau mit Erledigung vom 10. August 1891, Z. 10175, der Direction der N.-Bahn die Baubewilligung für die Erweiterung der Station P. der M.-O.-Montanbahn unter anderem vorbehaltlich der Ablösung des dem Paul K. zustehenden Wegrechtes in Kilometer 6 ertheilt. Ueber die sohin in Gemässheit der §§ 101 bis 103 des a. Berg.-G. gepflogenen Erhebungen (laut Protokolles vom 30. December 1891), wobei die mit der Ueberlegung des vom Steinbruche des Paul K. und über die O.-Montanbahn führenden Weges verbundenen Erschwernisse für den Betrieb des Steinbruches constatirt und die vorläufige Entschädigungssumme mit 1000 fl. festgestellt wurde, hat die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Freistadt unterm 22. Februar 1892, Z. 2643, in Gemässheit der §§ 98 und 103 des a. Berg.-G. vom 23. Mai 1854, R. G. Bl. Nr. 146, unter anderem erkannt: Die Eheleute Paul und Maria K. sind verpflichtet,

von der Parallele Nr. 16/1	einen Theil pro	2	Quadratklafter
„ „ „ „ 16/2	„ „ „	63	„
„ „ „ „ 16/4	„ „ „	31	„
„ „ „ „ 18/2	„ „ „	26	„
	zusammen	122	Quadratklafter

zu dem Erweiterungsbaue der Station P. der O.-Montanbahn in das bleibende Eigenthum der N.-Bahn abzutreten und hat den Eheleuten Paul und Maria K. als Entschädigung für diese 122 Quadratklafter den Betrag von 244 fl., ferner für Erschwernisse beim Betriebe des Steinbruches infolge Verlegung des bisherigen Zufuhrweges den einmaligen Betrag von 1000 fl. und für Entwerthung des Hauses infolge erschwerter Zufahrt den einmaligen Betrag von 500 fl. zugesprochen.

Durch die in den beiden Commissionsprotokollen vom 23. Juli 1891 und vom 30. December 1891 constatirten thatsächlichen Verhältnisse und durch die beiden angeführten, in Rechtskraft erwachsenen Erledigungen der Verwaltungsbehörden ist zum mindesten ausser Zweifel gestellt, dass Paul und Marie K. sich im Besitze des von ihrem Steinbruche aus über die O.-Montanbahn in Kilometer 6 zur Bezirks-

strasse führenden Fahrweges befanden, dass durch die Ueberlegung dieser Niveauübersetzung für die Kläger Erschwernisse im Betriebe ihres Steinbruches hervorgerufen wurden, und dass ihnen demnach gemäss § 365 a. b. G. B. eine angenommene Entschädigung gebührt, was die geklagte Bahn durch den Erlag der vorläufig bestimmten Entschädigungssumme von 1000 fl. und Zustimmung zur Ausfolgung derselben an die Kläger nachträglich anerkannt hat.

Es kann sich demnach nur mehr darum handeln, ob die Kläger sich mit dem ihnen ausgefolgten Betrage per 1000 fl. zufrieden geben müssen, oder ob sie berechtigt seien, noch den weiteren Betrag von 1048 fl. zu beanspruchen.

Diese Frage wird nun durch den nach Vorschrift der allgemeinen Gerichtsordnung am 10. September 1892 vom B. G. Freistadt vorgenommenen Beweis zum ewigen Gedächtnisse durch Augenschein und Sachverständige entschieden, denn laut Protokolles vom 10. September 1892 haben zwei von den zugezogenen drei Sachverständigen unter Eid, nach genauer Besichtigung des zu begutachtenden Gegenstandes, nämlich des den Klägern gehörigen Steinbruches und des zu demselben führenden Weges nach Erwägung der Abbau- und der Förderungsverhältnisse dieses Steinbruches, nach vorgenommener probeweiser Befahrung des neuangelegten Parallelweges, Constatirung des Zeitversäumnisses und sonstiger durch Verlegung des bisherigen Zu- und Abfahrweges vom Steinbruch einhellig die Entschädigungssumme auf den Betrag von 2048 fl. festgestellt, wodurch in Gemässheit der §§ 196 bis 200 a. G. O. der volle Beweis für die Entschädigungssumme von 2048 fl. hergestellt erscheint, wonach den Klägern, welche erst einen Betrag von 1000 fl. erhielten, noch der weitere Betrag von 1048 fl. zuzusprechen kommt, weshalb das erstinstanzliche Urtheil abgeändert und dem Klagebegehren stattgegeben werden musste.

Der Ausspruch über den Kostenersatz gründet sich auf §§ 24 und 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, und waren auch die in der Klage beanspruchten Kosten der Beweisansuchen per 84 fl. 33 kr. und per 72 fl. 46$^{1}/_{2}$ kr. als zur zweckmässigen Rechtsverfolgung nothwendigen Kosten in die Kostensumme einzubeziehen, dagegen mussten bei der Kostenbestimmung die Zureisekosten des klägerischen Vertreters nach Wien zum Zwecke der Vergleichsunterhandlung und zur Verrichtung der Recognos-

cirungstagfahrt ausgeschieden werden, weil erstere Unterhandlung im Correspondenzwege angebahnt, die Tagsatzung aber durch einen in Wien ansässigen Substituten verrichtet werden konnte, daher diesbezüglich nur der angemessene Betrag für Correspondenzen und für einen Substituten passirt wurde.

Der O. G. H. hat das Reformaturtheil des O. L. G. bestätigt:

Gründe:

Mit Recht hat das O. L. G. angenommen, dass die Geklagte verpflichtet ist, die den Klägern für die aus Anlass der Erweiterung der Station P. der O.-Montanbahn durch Auflassung der Niveauübersetzung in Kilometer 6 und durch Umlegung des daselbst die Bahn schneidenden Weges entstandenen Erschwernisse beim Betriebe des Steinbruches zu leisten.

Mit dem Erlasse der schlesischen Landesregierung vom 10. August 1891, Z. 10175, hat diese Behörde der Geklagten die auf Grund des vorgelegten Projectes angesuchte Baubewilligung unter anderem nur gegen Ablösung des dem Paul K. zustehenden Wegrechtes in Kilometer 6 ertheilt, und in dem Expropriationserkenntnisse der Bezirkshauptmannschaft F. wurde den Eheleuten K. nebst Entschädigung für die enteigneten Grundflächen und für die Entwerthung ihrer Häuser infolge erschwerter Zufahrt auch für Erschwernisse beim Betriebe des Steinbruches infolge Auflassung des bisherigen Zufahrtsweges (Auflassung der Niveauübersetzung in Kilometer 6) eine Vergütung in dem mit 1000 fl. ermittelten Betrage zuerkannt und mit dem Vorbehalte des Rechtsweges für jeden Theil, der sich nicht damit zufrieden geben sollte.

Es wurde somit angenommen, dass den Klägern Rechte an dem Wege, beziehungsweise an der Bahnübersetzung zustehen und dass diese Rechte Gegenstände der Enteignung und Entschädigung seien.

Gegen diese Entscheidungen der Verwaltungsbehörden hat die geklagte Gesellschaft kein Rechtsmittel ergriffen; sie hat im Grunde derselben die projectirte Stationserweiterung vorgenommen, die Niveauübersetzung in Kilometer 6 aufgelassen, den betreffenden Fahrweg umgelegt und den Vergütungsbetrag von 1000 fl. erlegt. Sie hat hierdurch die

ihr von den Verwaltungsbehörden zu Gunsten der Kläger auferlegte Pflicht zur Schadloshaltung für die durch Auflassung der Niveauübersetzung und Wegumlegung beim Betriebe des Steinbruches denselben entstandenen wirthschaftlichen Nachtheile anerkannt, und kann jetzt den Klägern das Recht auf eine solche Entschädigung nicht streitig machen. Es kommt somit nur die Höhe derselben in Frage. Die Kläger haben den von der Geklagten erlegten Betrag von 1000 fl. behoben, bestreiten jedoch dessen Angemessenheit und Zulänglichkeit und begehren in dem vorliegenden Processe, indem sie den Schaden durch erschwerten Betrieb des Steinbruches mit jährlich 102 fl. 40 kr., rücksichtlich mit dem capitalisirten Betrage von 2048 fl. beziffern, die Zahlung der restlichen 1048 fl. In dieser Richtung wird auf das Protokoll über die Beweisaufnahme zum ewigen Gedächtnisse durch Sachverständige verwiesen, welche Beweisaufnahme in den obergerichtlichen Entscheidungsgründen entsprechende Würdigung gefunden hat.

Gegen die Berechnungsmethode, von welcher die beiden Sachverständigen bei Ermittlung des Schadens ausgingen, lässt sich ein gegründetes Bedenken nicht erheben. In dem Befunde ist bestätigt, dass die Abbau- und Förderungsverhältnisse des besichtigten Steinbruches erwogen, also alle Umstände berücksichtigt wurden, welche sich auf den Absatz, die Ergiebigkeit, sowie darauf beziehen, inwiefern eine nachhaltige Bewirthschaftung des Steinbruches zu gewärtigen wäre. Es wurden auch von Seite des bei der Beweisaufnahme intervenirenden Bevollmächtigten der geklagten Gesellschaft keine Zweifel in dieser Richtung aufgeworfen, noch auch wurde von ihm eine Fragestellung an die Sachverständigen für nothwendig erachtet, um die Prämissen ins Klare zu stellen, von welchen sie in ihren Annahmen bezüglich der Ergiebigkeit des Steinbruches ausgegangen sind.

Dem Gesagten zufolge erscheint die Höhe des von den Klägern behaupteten Schadens dargethan und wurde unter Abweisung der von der Geklagten eingebrachten Revision das obergerichtliche Urtheil bestätigt.

Die Entscheidung in Ansehung der Revisionskosten gründet sich auf die §§ 24 und 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69.

Nr. 40.

Bemessung der Rente für die Witwe des durch eine Ereignung im Verkehre verletzten Bahnbediensteten nach der Höhe seiner letzten Activitätsbezüge, auch wenn er mittlerweile pensionirt wurde. Nichtberücksichtigung der Meilengelder und Ersparnissprämien bei Bemessung dieser Rente.

(Entscheidung des O. G. H. vom 13. November 1895, Z. 11771; Bestätigung des Urtheiles des O. L. G. Lemberg vom 16. Juli 1895, Z. 12334; Abänderung der Entscheidung des Landes- als Handelsgerichtes Lemberg vom 6. April 1895, Z. 2799.)

Bei einem Zusammenstosse am 26. März 1883 auf der Station W. wurde der Conducteur Wenzel K. beschädigt und starb am 28. Januar 1885. Die Witwe Susanna K. klagte das Eisenbahnärar vor dem Landes- als Handelsgerichte Lemberg im eigenen Namen und in jenem ihres minderjährigen Kindes auf Schadenersatz, indem sie geltend machte, dass der Tod ihres Mannes auf die erlittene Verletzung zurückzuführen sei. Die Klägerin beanspruchte:

1. 6650 fl. zu ihren eigenen Gunsten als Hälfte des Gesammteinkommens des Verstorbenen für zehn Jahre im vorhinein;

2. 940 fl. als Alimente für die minderjährige Tochter Valerie für sieben Jahre, d. i. bis zur Grossjährigkeit.

3. 1100 fl. und 5 Procent als Ersatz der Heilungs- und Begräbnisskosten;

4. 665 fl. für nicht ausgezahlte Löhnung;

5. 765 fl. als entgangenes Meilengeld;

6. 170 fl. als Ersatz für den Verlust von Prämien bei der Beleuchtung der Wagen.

Die erste Instanz sprach gegen einen Eid über die Thatsache des Unfalles und der hierbei von Wenzel K. erlittenen Verletzung das Verschulden der Geklagten an der Beschädigung des Verstorbenen aus und erkannte der Klägerin zu:

a) die Heilungs- und Beerdigungskosten per 1100 fl. sammt Zinsen gegen den vorbezeichneten Eid und weiteren Haupteid;

b) 720 fl., und zwar 45 fl. monatlich, für 16 Monate als entgangenes Meilengeld gegen Schätzungseid;

c) 53 fl. 33 kr. als Entschädigung für Entgang der Beleuchtungsprämien gegen Schätzungseid;

d) 441 fl. 25 kr. bei Ablegung obiger Eide als Lohnentgang für die Zeit vom 1. August 1884 (wo Wenzel K. pensionirt wurde) bis zum Todestage nach Abzug der Pension.

Mit den weiteren Ansprüchen wurde die Klägerin abgewiesen.

Gründe:

Bezüglich der von der geklagten Bahn bestrittenen Bezüge des K. haben die Zeugen erklärt, dass der Verstorbene als Oberconducteur und Zugsführer Meilengelder und eine Prämie für bei Beleuchtung der Waggons erspartes Oel bezogen hat; dieselben haben aber nicht bestätigt, dass K. als Meilengeld wenigstens 45 fl. pro Monat und als Beleuchtungsprämie 120 fl. jährlich bezogen habe; überdies stellten sie in Abrede, dass K. eine Prämie für Wagenschmieren bezogen hätte. Desgleichen haben die Zeugen erklärt, dass die Beleuchtungsprämie der Oberconducteure vierteljährig ausbezahlt und dieselbe höchstens 5 bis 18 fl. pro Quartal, das Meilengeld hingegen 40 bis 48 fl. pro Monat betragen habe.

Nachdem somit die Thatsache sichergestellt erscheint, dass K. Meilengeld und Beleuchtungsprämie bezogen hat, und nur die Höhe dieser Bezüge nicht erwiesen erscheint, wurde im Sinne des § 291 galiz. G. O. der Schätzungseid der K. bezüglich der Höhe der monatlichen Meilengelder und vierteljährigen Beleuchtungsprämien zugelassen, wobei mit Rücksicht auf die Zeugenaussagen, wonach die Beleuchtungsprämie höchstens 5, 8, 12, 15 bis 18 fl. pro Quartal und keineswegs mehr als 120 fl. pro Jahr betrug, die Höhe der Bezüge aus dem Titel der entgangenen Beleuchtungsprämie im Sinne des § 291 galiz. G. O. auf den Betrag von 10 fl. pro Quartal beschränkt wurde. Infolge dessen wurde der Verlassenschaftsmasse des K. von dem eingeklagten Betrage per 765 fl. aus dem Titel des Meilengeldes für die Zeit vom 26. März 1883 bis 1. August 1884, also für 16 Monate und nicht wie die Klägerin berechnet für 17 Monate, der Betrag von 720 fl. mit 5 Procent vom Klagstage unter der Bedingung des abzulegenden Schätzungseides und von dem Klagebetrage per 170 fl. aus dem Titel der Wagenbeleuchtungsprämie für obigen Zeitraum, somit für 16 Monate der Betrag von 53 fl. 33 kr. mit 5 Procent Zinsen vom Klagstage unter der Bedingung des abzulegenden Schätzungseides und von dem Betrage per 665 fl. aus dem Titel des zurückbehaltenen Gehaltes für die Zeit vom

1. August 1884 bis 28. Januar 1885 der Betrag von 441 fl. 25 kr. mit 5 Procent Zinsen vom Klagstage unter der Bedingung der Schätzungseide zugesprochen, da dieser Betrag die Hälfte der jährlichen Bezüge des K. darstellt, in welchen auch das Meilengeld ebenso wie die Wagenbeleuchtungsprämie inbegriffen sind. Nachdem die endgiltige Bestimmung der jährlichen Bezüge des K. von dem Ablegen oder Nichtablegen der obigen Schätzungseide seitens der K. abhängen wird, wird auch dieser Betrag von 441 fl. 25 kr. einer verhältnissmässigen Herabminderung unterliegen, wenn die K. keinen oder nur einen dieser Schätzungseide ablegen sollte.

Dagegen wird das Klagebegehren, es sei die geklagte Bahn, beziehungsweise die k. k. Finanzprocuratur zur Bezahlung des Restbetrages von 45 fl. aus dem eingeklagten Betrage von 765 fl., sowie des Restes von 116 fl. aus dem Klagebetrage von 170 fl. zu verhalten, bedingungslos abgewiesen; da der Ausfall an Meilengeld in der von der Klägerin angegebenen Höhe von 45 fl. pro Monat für die Zeit vom 26. März 1883 bis 1. August 1884, d. i. für 16 Monate nur 720 fl. betragen kann und da die Beleuchtungsprämie auf den Betrag von 10 fl. pro Quartal beschränkt wurde, kann der Verlassenschaftsmasse des K. für die bezeichnete Zeit vom 26. März 1883 bis 1. August 1885, d. i. für 16 Monate nur der Betrag von 53 fl. 33 kr. gebühren.

Die Abweisung des Anspruches auf Zahlung von 6650 fl., beziehungsweise 940 fl. erfolgte, weil die Witwe nur eine Rente in Monatsraten, nicht aber den Erlag eines Capitales für gewisse Zeit im vorhinein beanspruchen könnte, weil ferner, was die Rente für die Tochter betrifft, zu berücksichtigen ist, dass der Vater nur bis zur Erwerbsfähigkeit, nicht aber bis zur Grossjährigkeit der Kinder für derenn Unterhalt zu sorgen hat, und nicht bewiesen ist, dass die Tochter Valerie sich nicht selbst erhalten kann, da sie zur Zeit des Todes des Vaters schon 16 Jahre alt war.

Das O. L. G. Lemberg bestätigte das erstinstanzliche Urtheil, insoweit das Verschulden der Geklagten an der Verletzung des Verstorbenen gegen Eid ausgesprochen wurde, dann bezüglich des Punktes *a)* Heilungs- und Beerdigungskosten, sprach ad Punkt *d)* als Ersatz für entgangenen Gehalt und Quartiergeld nur 151 fl. 25 kr. zu und wies die Klägerin in den Punkten *b)* und *c)* ganz ab; bestätigte ferner die Abweisung der ersten Instanz bezüglich der weiteren Ansprüche mit der

Ausnahme, dass der Witwe 10 fl. monatlich vom Todestage durch 10 Jahre und der Tochter Valerie 5 fl. monatlich vom Todestage bis zum 15. December 1886, d. i. bis zum vollendeten 18. Lebensjahre zugesprochen wurden.

Gründe:

Das der Nachlassenschaftsmasse des K. zuerkannte Aequivalent für Entgang an Meilengeld und Prämien für Beleuchtung und Schmieren der Waggons ist, wie die Finanzprocuratur treffend einwendet, nicht begründet, da das Meilengeld eine nicht ständige Einnahme bildet, welche überdies mit Mehrausgaben für den Lebensunterhalt und Nahrung während der Dienstfahrt verbunden ist, somit als eine reine Einnahme nicht betrachtet und nicht in Rechnung gezogen werden kann; die Prämie für Beleuchtung und Schmieren der Waggons ist schon ihrer Bezeichnung nach eine Remuneration des Conducteurs für die der Bahn verschafften Vortheile, welche, da der Conducteur den Dienst nicht versah, nicht platzgegriffen habe. Die einschlägigen Forderungen der Klägerin mussten somit abgewiesen werden.

Anders verhält es sich mit der Herabminderung der ständigen Bezüge des K. für den Zeitraum von dessen Pensionirung bis zum Todestage, d. i. vom 1. August 1884 bis 28. Januar 1885.

Sobald auf Grundlage des zugelassenen Eides bewiesen sein wird, dass die Unfähigkeit des K. zur Verrichtung seiner Dienstleistung als Conducteur eine Folge seiner Verletzung bei dem Bahnunfalle vom 26. März 1883 war, gebührt ihm ohne Widerspruch der Ersatz der Differenz zwischen seinen ständigen Bezügen von 550 fl. an Gehalt und 55 fl. an Quartiergeld. in Summe 605 fl., und den ihm zuerkannten Ruhegenuss per 302 fl. 50 kr., für den obigen Zeitraum (6 Monate) resultirt eine Minderdifferenz von 151 fl. 25 kr., welche Differenz seiner Nachlassenschaftsmasse unter Abweisung des weiteren Klagebegehrens zuerkannt wurde.

Hierbei wird gegenüber den Ausführungen der Appellation der Finanzprocuratur bemerkt, dass K. selbst diesen Betrag zu seinen Lebzeiten bezog, dieser daher in seiner Nachlassenschaft bleiben sollte, und der Nachlassenschaftsmasse somit rechtlich gebührt.

Der Zuspruch von monatlich 10 fl. an die Witwe vom Todestage durch zehn Jahre beruht auf der Erwägung, dass der Verstorbene ohne den Unglücksfall zum mindesten noch zehn Jahre leben konnte, und da seine Pension 302 fl. 50 kr. betrug, die Witwenpension aber mit 183 fl. 33 kr. bemessen ist, die Witwe Anspruch auf Ergänzung bis 302 fl. 50 kr., d. i. rund auf 120 fl. jährlich oder 10 fl. monatlich hat. Diese waren der Witwe zuzuerkennen, wiewohl sie diese Beträge als Rente für zehn Jahre auf einmal beanspruchte. Aus ähnlichen Gründen mussten der Tochter Valerie 5 fl. monatlich vom Todestage bis 15. December 1886. d. i. bis zum vollendeten 18. Jahre zuerkannt werden, in welchem Alter sie selbst für sich sorgen kann.

Der O. G. H. hat sowohl die Nullitätsbeschwerde der Finanzprocuratur als auch die Revisionsbeschwerde beider Parteien, insofern sie ausserordentlich sind, zu verwerfen und über die ordentlichen Revisionen der Streittheile das obergerichtliche Urtheil in seinen abändernden Absätzen zu bestätigen befunden.

Gründe:

Ein richterlicher Spruch kann nur wegen processualer Mängel als nichtig angefochten werden.

Wenn nun in der Revisionsbeschwerde der Geklagten gerügt wird, dass das O. L. G. den Betrag von 151 fl. 25 kr. der Nachlassmasse nach Wenzel K. zuerkannt hat und dass auf die durch Susanna K. zu schwörenden Eide erkannt worden ist, worin eine offenbare Ungerechtigkeit enthalten sein soll, so werden hiermit nicht Formgebrechen geltend gemacht, sondern es werden die Sprüche selbst als ungerecht angefochten; die Beschwerde ist in diesem Falle keine Nullitäts-, sondern eine Revisionsbeschwerde, welche, da die Zuerkennung des Betrages von 151 fl. 25 kr. an die Klagspartei eine Abänderung des erstrichterlichen Urtheiles zu Gunsten der Beschwerdeführerin enthält, ausserordentlich ist und nach § 51 des Hofdecretes vom 24. October 1845, J. G. S. Nr. 906, als unzulässig verworfen werden muss.

Vom Standpunkte einer Nullität könnte die Beschwerde der Finanzprocuratur nur insoweit in Betracht gezogen werden, als sie den mit dem Bescheide des O. L. G. vom 3. Juli 1894, Z. 9674 zugelassenen Sachverständigenbeweis als nichtig bekämpft. Allein die Zulassung dieses Beweises verstösst nicht gegen das Gesetz und bildet keinen von amtswegen zu be-

rücksichtigenden Nullitätsgrund, und da die Finanzprocuratur in ihrer Appellation diese Nullität gar nicht geltend gemacht, vielmehr in der Ausführung derselben sich auf diesen Beweis selbst bezogen hat, so kann sie nunmehr die Frage der Nichtigkeit desselben nicht mehr aufwerfen.

Die ordentliche Revision der Finanzprocuratur richtet sich gegen jenen Theil des obergerichtlichen Erkenntnisses, mit welchem unter Abänderung des erstrichterlichen Urtheiles der Susanna K. auf die Dauer von zehn Jahren eine Rente von 10 fl. monatlich und der Valerie K. für die Zeit vom Todestage bis 15. December 1886 eine Rente von 5 fl. monatlich zuerkannt wurde.

Die ordentliche Revision der Klagsseite betrifft die Abweisung der Forderung für entgangene Meilengelder und Beleuchtungsprämien durch die zweite Instanz.

Alle diese Beschwerden haben jedoch keine Berechtigung, und es genügt, diesbezüglich auf die gesetzlichen Gründe des zweiten Richters zu verweisen, wobei nur bemerkt wird, dass bei der Bemessung der Rente für die Witwe Susanna K. nicht die Höhe der dem Wenzel K. bemessen gewesenen Pension, sondern die Höhe seiner Activitätsbezüge von 605 fl. zum Maassstabe genommen wurde, weil kein hinreichender Grund vorliegt, auszuschliessen, dass er ohne den fraglichen Unglücksfall nicht noch durch zehn Jahre den Dienst hätte versehen können; und dass bei der Kostenfrage zu erwägen war, dass die Klagsseite ausser der Höhe der beanspruchten Entschädigung die Grundlage derselben, nämlich die das Klagebegehren begründenden Thatsachen zu beweisen hatte, daher die blosse Vergleichung der Ziffern der Entschädigungsbeträge, mit welchen die Klagsseite obsiegt und mit welchen sie unterliegt, für die Kostenbestimmung nicht maassgebend sein konnte.

Nr. 41.

Competenz der politischen Behörden zur Erhebung der durch den Bestand einer Eisenbahn den Adjacenten an ihrem Eigenthume verursachten Schäden und zur Entscheidung der diesfälligen Schadenersatzansprüche.

(Entscheidung des V. G. H. vom 16. November 1895, Z. 5342.)

Die Localbahngesellschaft Radkersburg-Luttenberg und die k. k. priv. Südbahngesellschaft führten vor dem V. G. H. Beschwerde gegen die Entscheidung des Handelsministeriums vom 9. Juni 1894, Z 31024, wegen Competenz der politischen

Behörden bei Erhebung der durch Eisenbahndämme verursachten Hochwasserschäden.

Der V. G. H. wies die Beschwerde als unbegründet ab.

Gründe:

In Betreff der vom Vertreter des belangten Ministeriums im Laufe der Verhandlung erhobenen formalen Bedenken ist nur zu bemerken, dass es sich vorliegend um eine Entscheidung der obersten Administrativbehörde handelt, durch welche die Competenz der Administrativbehörden zu den in Frage stehenden Amtshandlungen festgestellt wird, dass daher mit Grund weder behauptet werden kann, die heute streitige Angelegenheit, d. i. die Frage der Competenz oder Incompetenz der Administrativbehörden in der Sache gehöre zur Zuständigkeit des ordentlichen Richters (§ 3, lit. *a* Gesetz vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876), noch auch, dass diese Angelegenheit im administrativen Instanzenzuge nicht ausgetragen sei (§ 5 leg. cit.).

In der Sache selbst aber ist der V. G. H. von folgenden Erwägungen ausgegangen. Die Beschwerde ist gegen die Entscheidung des Handelsministeriums vom 9. Juni 1894, Z. 31024, nur insoferne gerichtet, als mit derselben die politische Behörde für competent erklärt wurde, die Erhebung des durch die Dämme der Radkersburg-Luttenberger Eisenbahn den Adjacenten an ihrem Eigenthume angeblich verursachten Schadens vorzunehmen und über die diesfälligen Schadenersatzansprüche zu entscheiden, und es wird in der Beschwerde die Ansicht vertreten, dass zu der fraglichen Erhebung und Entscheidung die ordentlichen Gerichte zuständig seien, und dass demnach die Betheiligten zur Austragung dieser Angelegenheit auf den ordentlichen Rechtsweg zu verweisen gewesen wären.

Maassgebend für die Beurtheilung dieser Frage ist in erster Linie die Bestimmung des § 10 des Eisenbahnconcessionsgesetzes vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, woselbst die den concessionirten Eisenbahnunternehmungen gegenüber der Staatsverwaltung, ausser den in den allgemeinen Gesetzen enthaltenen Verpflichtungen, obliegenden besonderen Verbindlichkeiten aufgezählt werden und woselbst unter lit. *b* angeführt wird, dass die Eisenbahnunternehmungen verpflichtet seien, allen Schaden an öffentlichem oder Privatgute zu vergüten, welcher durch den fraglichen Eisenbahnbau veranlasst

worden ist, und dass dieselben solche Vorkehrungen zu treffen haben, dass die angrenzenden Grundstücke, Gebäude etc. durch die Bahn weder während des Baues derselben, noch in der Folge Schaden leiden, und dass sie verpflichtet sind, für derlei Beschädigungen zu haften. Der Wortlaut dieser gesetzlichen Bestimmungen in ihrem Zusammenhange, und insbesondere der Beisatz „gegenüber der Staatsverwaltung" lässt mit einer keinem Zweifel Raum lassenden Deutlichkeit erkennen, dass es sich hier nicht um eine aus dem Privatrechte entspringende, der Bahnunternehmung als Subject von Privatrechten obliegende Verpflichtung, sondern um eine öffentlich-rechtliche, der Unternehmung mit Rücksicht auf die ihr ertheilte Concession auferlegte Verbindlichkeit handelt.

Diesen Charakter der den Eisenbahnunternehmungen im § 10 Eisenbahnconcessionsgesetz auferlegten Verpflichtungen, welche weit über den Rahmen der im allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuche normirten Schadenersatzpflicht hinausgehen, deutet die eigenartige Fassung des § 10 Eisenbahnconcessionsgesetzes dadurch an, dass eine weitere nachträgliche Action der Staatsverwaltung selbst wohl darum für nöthig erkannt und in Aussicht genommen wird, weil der Eisenbahnbau als ein weittragendes, mit im vorhinein nicht zu übersehenden Consequenzen verbundenes Unternehmen ist. Consequenterweise erklärt § 13 des angeführten Gesetzes, dass Angelegenheiten, welche sich auf die Vollziehung der Bestimmungen desselben beziehen, vom Rechtswege ausgeschlossen seien und vor die administrativen Behörden gehören.

Mit Rücksicht auf die Ausführungen der Beschwerde ist nur noch ausdrücklich zu betonen, dass eine Abänderung der angeführten Bestimmungen durch ein späteres Gesetz nicht erfolgt ist. Namentlich kann die in der Beschwerde angeführte Allerhöchste Entschliessung vom 26. Juni 1864 als eine derartige abändernde Verfügung nicht angesehen werden, denn diese Allerhöchste Entschliessung ist anlässlich eines speciellen Falles ergangen, ihre Publication durch das Reichsgesetzblatt wurde nicht verfügt, woraus im Hinblicke auf die Bestimmung des § 4 des kais. Patentes vom 27. December 1852, R. G. Bl. Nr. 260, geschlossen werden muss, dass es sich hierbei nicht um Erlassung einer allgemeinen gesetzlichen Norm gehandelt hat. Nach dem Gesagten war demnach kein gesetzlicher Grund vorhanden, im vorliegenden Falle die Parteien auf den Rechtsweg zu verweisen.

Nr. 42.

Competenz der städt.-deleg. B. G. zur Bewilligung und Durchführung eines Beweises zum ewigen Gedächtnisse über den Stand der einer Person durch eine Ereignung im Eisenbahnverkehre zugestossenen Verletzungen.

(Entscheidung des O. G. H. vom 26. November 1895, Z. 13836; Bestätigung der gleichlautenden Entscheidung des O. L. G. Lemberg vom 17. September 1895, Z. 21257, und des städt.-deleg. B. G. Lemberg vom 4. September 1895, Z. 65579.)

In Sachen des Conducteurs Jakob Sz. wider das Eisenbahnärar, wegen Bewilligung und Durchführung eines Beweises zum ewigen Gedächtnisse über den Stand der körperlichen Beschädigungen des Petenten, welche derselbe auf der Fahrt von L. nach St. erlitten hatte, hat das städt.-deleg. B. G. S. I in Lemberg die Vornahme des erbetenen Beweises bewilligt.

Gegen diesen Bescheid wurde von der Finanzprocuratur unter Einwendung der Incompetenz Recurs ergriffen, worin geltend gemacht wurde, dass hierzu im vorliegenden Falle nach § 35 J. N. nur das Gericht zuständig ist, welchem die Gerichtsbarkeit in der Hauptsache zusteht, d. i. entweder das H. G. Wien oder das Kreis- als H. G. Stanislau. Sollte aber Gefahr im Verzuge vorliegen, so wäre das Gesuch beim L. G. Lemberg zu überreichen gewesen, denn im § 12 J. N. sind taxativ die Angelegenheiten aufgezählt, deren Entscheidung den städt.-deleg. B. G. vorbehalten ist; der § 35 J. N. ist darin nicht berufen.

Das O. L. G. Lemberg bestätigte den erstrichterlichen Bescheid.

Der O. G. H. hat den ausserordentlichen Revisionsrecurs als unzulässig zurückgewiesen, und zwar in der Erwägung, dass die Bewilligung der Aufnahme eines Beweises zum ewigen Gedächtnisse gemäss § 17 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, der Anfechtung durch einen selbstständigen Recurs entrückt ist, dass die Erörterung der Competenzfragen und ihres Einflusses auf die Beweiskraft der Ergebnisse der Beweisaufnahme bei der Benützung derselben unbenommen bleibt, dass daher schon der Recurs gegen den erstgerichtlichen Bescheid, da es sich im vorliegenden Falle nicht um ein selbst von amtswegen wahrzunehmendes Hinderniss des gerichtlichen Einschreitens handelt, hätte zurückgewiesen werden sollen.

Nr. 43.

Die städt.-deleg. B. G. sind zur Bewilligung und Durchführung eines Beweises zum ewigen Gedächtnisse durch Sachverständige behufs Feststellung des Standes der einer Person durch eine Ereignung im Eisenbahnverkehre zugestossenen Verletzung nicht zuständig.*)

(Entscheidung des O. G. H. vom 4. December 1895, Z. 14224; Aufhebung der gleichlautenden Entscheidung des O. L. G. Lemberg vom 8. October 1895, Z. 18351, und des städt.-deleg. B. G. S. I. Lemberg vom 26. Juli 1895, Z. 55086.)

In Sachen des Johann S. gegen das Eisenbahnärar um Beweisaufnahme zum ewigen Gedächtnisse durch Gerichtsärzte zum Zwecke eines gegen die Verwaltung der Staatsbahnen wegen Entschädigung anzustrengenden Rechtsstreites hat das städt.-deleg. B. G. Lemberg den erbetenen Beweis zugelassen.

Ueber Recurs der galizischen Finanzprocuratur hat das O. L. G. Lemberg den erstrichterlichen Bescheid bestätigt. Dagegen hat der O. G. H. dem ausserordentlichen Revisionsrecurse der Finanzprocuratur Folge zu geben, die angefochtenen untergerichtlichen Entscheidungen zu beheben und den Beweiswerber unter Verfällung in die Kosten mit seinem Gesuche an das zuständige Gericht zu weisen befunden, und zwar in der Erwägung, dass das städt.-deleg. B. G. Lemberg in der Hauptsache des von Johann S. wider die Verwaltung der Staatsbahnen wegen Entschädigung anzustrengenden Rechtsstreites mit Hinblick auf die Vorschriften der §§ 14, lit. *b*, dann 23 und 25 J. N. nicht zuständig wäre; dass die der Gerichtsbarkeit der städt.-deleg. B. G. zugewiesenen Agenden im § 12 J. N. taxativ angeführt sind, in diesem Pharagraphen der § 35 J. N. aber nicht bezogen ist; dass ferner nach § 35 J. N. unter den darin bezeichneten Voraussetzungen nur die B. G., nicht aber auch die städt.-deleg. B. G. zur Zulassung von Beweisen zum ewigen Gedächtnisse berufen seien, was mit Rücksicht darauf, dass im § 35 nicht wie in den §§ 46 und 55 J. N. den B. G. auch die städt.-deleg. B. G. an die Seite gestellt werden, umsoweniger zweifelhaft ist, und dass demnach das städt.-deleg. B. G. in Lemberg zur Zulassung der begehrten Beweisaufnahme aufliegend unzuständig ist.

---

*) Vgl. die Entscheidung Nr. 42.

Nr. 44.

In Absicht auf die Verpflichtung zur Concurrenz für die Herstellung von Eisenbahnzufahrtsstrassen ist vom Landesausschusse in jedem Concurrenzfalle vor allem zweifellos festzustellen, in wessen Interesse der betreffende Eisenbahnstationsplatz errichtet wurde. (Istrien.)

(Entscheidung des V. G. H. vom 6. December 1895, Z. 5677.)

Der Istrianer Landesausschuss hat mit der Entscheidung vom 30. August 1894, Z. 5138, die Herstellung der Zufahrtsstrasse zu der Eisenbahnstation Villa di Rovigno durch die im § 1 des Landesgesetzes vom 8. November 1871, L. G. Bl. Nr. 14, für das Küstenland vorgeschriebene Concurrenz des Landes und des Gerichtsbezirkes Rovigno als nothwendig erkannt, den hierzu erforderlichen Betrag dem Strassencomité des genannten Bezirkes zur Verfügung gestelllt und demselben die Leitung der bezüglichen Arbeiten und die Verwaltung des Concurrenzfonds mit dem Auftrage überlassen, durch Einstellung des Betrages von je 390 fl. in den Voranschlag der nächsten drei Jahre für die Bedeckung des auf den Gerichtsbezirk Rovigno entfallenden Erfordernisses vorzusorgen (§§ 1, 2, 3 l. c.).

Gegen diese Entscheidung führte das Strassencomité in Rovigno Beschwerde vor dem V. G. H. Dieselbe richtete sich lediglich gegen die Concurrenz des Gerichtsbezirkes Rovigno und ging von der Ansicht aus, dass in Villa di Rovigno nicht eine Eisenbahnstation, sondern eine Haltestelle besteht, welche nur im Interesse der Ortschaft (località) Villa errichtet wurde, an der sonach der Gerichtsbezirk Rovigno als solcher nicht betheiligt erscheint.

Der V. G. H. hob die angefochtene Entscheidung nach § 6 des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, wegen mangelhaften Verfahrens auf.

Gründe:

Nach dem Gesetze vom 18. November 1871 hat die im § 1 festgestellte Concurrenz jedenfalls dann nicht Platz, wenn bezüglich der Einrichtung eines concreten Stationsplatzes die Voraussetzungen des § 5 zutreffen. In Consequenz dieser citirten gesetzlichen Bestimmungen hat demnach der Landesausschuss in jedem einzelnen Concurrenzfalle festzustellen, ob die Herstellung einer Station aus allgemeinen öffentlichen Verkehrsrücksichten, oder aber lediglich im Interesse Einzelner

erfolgt ist. Für diese Feststellungen werden zunächst dem Landesausschusse die nach Maassgabe der Verordnung vom 25. Januar 1879, Nr. 19 (§ 8 ff.), behördlich aufgenommenen Acte, sowie die eventuell bezüglich der Anlage einer später entstandenen Station erfolgten behördlichen Erhebungen die nächsten Anhaltspunkte bieten, und es werden auch die in Betreff des Verkehres einer einzelnen Station vorliegenden Daten weiter in Betracht zu ziehen sein, um die für die Concurrenz in den §§ 1 und 5 als maassgebend bezeichneten Momente klar zu legen.

Nun haben im concreten Falle die Administrativacten und noch mehr die von der beschwerdeführenden Partei in der öffentlichen mündlichen Verhandlung producirten Belege den Nachweis geliefert, dass der Landesausschuss bei Schöpfung des angeführten Erkenntnisses nicht nur keinerlei Erhebungen gepflogen hat, sondern von Voraussetzungen ausgegangen ist, welche mit den Thatsachen im Widerspruche stehen. So ist durch die im Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt, Jahrgang 1876, S. 614, publicirte Kundmachung der Südbahngesellschaft, durch den im selben Centralblatt vom Jahre 1882, S. 170, publicirten Handelsministerialerlass de dato 10. Januar und durch die auf S. 796 enthaltene Kundmachung erwiesen, dass die in Frage stehende Haltestelle erst in einer späteren Zeit errichtet wurde, also nicht, wie der Landesausschuss in seiner Gegenschrift angiebt, noch vor der Eröffnung der Istrianer Eisenbahn, also etwa nach den Ergebnissen der Stationscommission, zur Errichtung gelangt ist. Es erscheint demgegenüber nicht ausgeschlossen, dass die Errichtung der Station thatsächlich nur in Einzelinteressen Anlass und Grund hat, unter welcher Voraussetzung die Anwendung der Concurrenznorm des § 1 des Eisenbahnzufahrtsstrassen-Gesetzes auf den vorliegenden Fall gesetzlich nicht zulässig wäre.

Nr. 45.

Bei Sendungen mit überwiesener Fracht hat der Adressat, wenn er das Gut übernimmt, nicht bloss die eigentlichen Frachtgebühren, sondern auch etwaige Frachtzuschläge für Ueberlastung des Wagens u. s. w. zu bezahlen.

(Entscheidung des O. G. H. vom 17. December 1895, Z. 14621; Abänderung des Urtheiles des O. L. G. Prag vom 22. October 1895, Z. 21582; Wiederherstellung der Entscheidung des B. G. Tabor vom 9. August 1895, Z. 10657.)

Von dem fürstlich Schwarzenberg'schen Forstamte K. wurde in P. eine Wagenladung Buchenholz unter der Adresse des Johann B. in Ch. zur Aufgabe gebracht.

Die Verladung besorgte der Absender selbst. Eine bahnämtliche Abwage hat der Absender nicht beantragt.

Bei der in B. zu Controlzwecken vorgenommenen Abwage wurde das Nettogewicht mit 12.740 Kilogramm festgestellt, was bei dem Ladegewichte des Wagens (10.000 Kilogramm), unter Berücksichtigung des zulässigen Uebergewichtes von 5 Procent (500 Kilogramm), eine Ueberlastung von 2240 Kilogramm ergab.

Für diese Ueberlast wurde von dem Empfänger der tarifmässig normirte Frachtzuschlag, d. i. das Zehnfache des Frachtunterschiedes per 88 fl. 20 kr gefordert.

Infolge der Zahlungsverweigerung klagte die k. k. Finanzprocuratur in Prag namens der österreichischen Staatsbahnen den Adressaten auf Zahlung des Frachtzuschlages.

Das B. G. Tabor gab dem Klagebegehren statt.

Gründe:

Die Einrede des Geklagten, dass ein Antrag auf bahnämtliche Feststellung des Gewichtes durch die in der Frachtkarte enthaltene Bemerkung: „In B. bahnämtlich abwiegen" gestellt worden sei, ist unzutreffend, weil diese Bemerkung nicht vom Absender herrührt und ein solcher Antrag gemäss der reglementarischen Vorschrift (§ 53, Abs. 3 des B. R., Zusatzbestimmung VII) im Frachtbriefe enthalten sein muss.

Die von dem Geklagten bestrittene Richtigkeit des in B. constatirten Uebergewichtes von 2740 Kilogramm wird durch den Hinweis auf das Wiegeergebniss, welches in dem nach § 111 des a. b. G. als öffentliche Urkunde giltigen Frachtbriefe ersichtlich gemacht ist, widerlegt.

Uebrigens stand es dem Geklagten nach § 68, Abs. 8 des B. R. frei, die Abwage bei der Auslieferung zu verlangen.

Die Einwendung des Geklagten, dass die Bahnverwaltung nicht berechtigt sei, einen Frachtzuschlag überhaupt und gegebenenfalls einen solchen von 88 fl. 20 kr. zu verlangen, wird mit Rücksicht auf die Bestimmungen des Betriebsreglements und auf das gemäss § 196 a. b. G. B. eingeholte Sachverständigengutachten abgewiesen.

Der Einwand, dass durch die bahnämtliche Feststellung der Ueberlast in B. noch immer nicht der Beweis erbracht ist, dass bei der Aufgabe in P. ein derartiger Ueberschuss

factisch bestand und dass es sich nicht um ein in B., sondern um ein in P. bestandenes Uebergewicht handelt, wird auf Grund der reglementarischen Bestimmungen des § 53, Abs. 3, 5 und 6, Zusatzbestimmung IX, XIII und XIV, als unzulässig erkannt.

Der Geklagte behauptet schliesslich, dass die Klage nach § 53, Abs. 1 des B. R. nur gegen den Absender, welcher für die Richtigkeit der Angaben und Erklärungen im Frachtbriefe haftet, gerichtet werden kann. Diese Einwendung wird als im Gesetze unbegründet zurückgewiesen, weil der Geklagte selbst zugeben muss, dass nach § 61, Abs. 1, des B. R. die Frachtgelder, welche vom Absender nicht gezahlt wurden, auf seine Rechnung gehen und das Gesetz keinen Unterschied macht zwischen ordentlichen Gebühren und Zuschlägen, was in dem Ausdrucke „die Frachtgelder", worunter alle Zahlungen und Zuschläge inbegriffen sind, seine Begründung findet. § 53, Abs. 1 des B. R. hat vor allem vor Augen, dass die Sendung vom Absender frankirt ist, und wird in dieser Beziehung die Haftung des Absenders normirt. Ist jedoch eine Sendung nicht frankirt, erlischt die Haftung des Absenders für die Angaben des Frachtbriefes zwar auch nicht; die Bahnanstalt ist aber in einem solchen Falle gesetzlich berechtigt, den Frachtzuschlag, sowie die eigentlichen Frachtgebühren selbst vom Empfänger zu verlangen. Nach § 53, Abs. 10, Zusatzbestimmung XVII, haftet der Gesammtfrachtzuschlag auf der Sendung und hätte diese Bestimmung keinen Sinn, wenn bei unfrankirten Sendungen der Empfänger die Fracht- und Nebengebühren, der Absender dagegen die Zuschläge zu zahlen hätte.

Das O. L. G. Prag hat das Urtheil der ersten Instanz aufgehoben, die Klage abgewiesen und das Eisenbahnärar zur Zahlung der Gerichts- und Berufungskosten per 60 fl. 56 kr. verurtheilt.

Gründe:

Es ist allerdings richtig, dass nach § 61, Abs. 1 des B. R. die vom Absender bei der Aufgabe nicht gezahlten Gebühren als Ueberweisung auf Rechnung des Empfängers übergehen und dass dieser nach § 66, Abs. 1 und 2 des B. R. die im Frachtbriefe verzeichneten Forderungen zu begleichen und den Empfang des Gutes zu bestätigen hat. § 61, Abs. 1 des B. R. handelt jedoch nur von den Fracht-

und Nebengebühren, welche für die Beförderung des Gutes auf der Eisenbahn zu zahlen sind, keinesfalls aber von allfälligen Strafen für ein Vergehen, welches der geklagte Empfänger nicht verschuldet hat.

Aus dem Wortlaute des Betriebsreglements § 53, Abs. 1, 6, 7, 8, 9 und 10, geht hervor, dass der Absender für die im Frachtbriefe enthaltenen Angaben und Erklärungen verantwortlich ist und dass er alle Folgen trägt, welche aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen entspringen, ferner dass bei der Ueberlastung eines vom Absender selbst beladenen Wagens der Eisenbahn ein Frachtzuschlag in der Höhe des zehnfachen Frachtunterschiedes zu zahlen sei.

Schon aus dem Umstande, dass dieser Frachtzuschlag für die Ueberlastung des Wagens bemessen wird, ist zu schliessen, dass der Zuschlag nicht einen Theil der Frachtgebühren, sondern eine selbständige Forderung bildet, welche auf die Ueberschreitung der Vorschriften des Betriebsreglements § 53, Abs. 6 bis 10, festgesetzt und die in der böhmischen Ausgabe des Reichsgesetzblattes § 53, Abs. 10 des B. R. ausdrücklich als ein Pönale bezeichnet ist. Der Empfänger, der die Ueberlastung nicht verschuldet und die unterwegs abgeworfene Ueberlast auch nicht erhalten hat, ist nur verpflichtet, die Frachtgebühren für das ihm thatsächlich übergebene Gut zu zahlen und kann für die Folgen der Ueberlastung nicht verantwortlich gemacht werden.

Als Beweis hiefür dient, dass das Gut dem Geklagten factisch gegen Zahlung der einfachen Porto- und Nebengebühren per 45 fl. 21 kr. ausgefolgt wurde. Wäre der Frachtzuschlag als ein Theil der vom Empfänger zu zahlenden Gebühren angesehen, so wäre gewiss dieser Zuschlag auf dem Frachtbriefe den Gebühren zugezählt worden und der Geklagte hätte, bevor ihm das Gut ausgefolgt worden ist, alle Gebühren, somit auch den Frachtzuschlag begleichen müssen.

Aus diesem allen ist zu ersehen, dass der Geklagte, der an der Ueberlastung des Wagens unschuldig, hiefür auch nicht verantwortlich und den Zuschlag zu zahlen nicht verpflichtet ist.

Der O. G. H. hat das Urtheil des O. L. G. aufgehoben und jenes der ersten Instanz bestätigt.

Gründe:

Bei der Wiederherstellung des erstrichterlichen Urtheiles waren die Erwägungen maassgebend:

a) dass nach dem Betriebsreglement vom 10. December 1892, § 61, die Frachtgelder in dem Falle, als der Absender dieselben nicht bezahlt, als auf den Empfänger angewiesen gelten und von demselben zu bezahlen sind;

b) dass unter „Frachtgelder" nicht bloss der tarifmässig für die Beförderung des Gutes ermittelte Frachtsatz, sondern auch allfällige Frachtzuschläge (§ 53 des B. R., 7. Abs.) zu verstehen sind, da der Ausdruck „Frachtgelder" umfassender ist als der Ausdruck „tarifmässiger Frachtsatz";

c) dass der Empfänger, wenn er das Gut übernimmt, diese Frachtgelder zu bezahlen verpflichtet ist;

d) dass Frachtzuschläge nicht mit Geldstrafen identisch sind, wie dies übrigens auch aus § 53, Abs. 7, des B. R. erhellt.

Der § 53, Abs. 1 desselben Reglements kommt hier nicht in Betracht, sondern erst bei der hier nicht zu lösenden Frage, ob der Absender dem Empfänger dafür verantwortlich ist, dass der Letztere nicht bloss die tarifmässige Frachtgebühr, sondern auch einen Frachtzuschlag zahlen musste.

Entscheidungen ungarischer Gerichte.

Nr. 46.

Die thätliche Beleidigung eines Bediensteten der k. k. österreichischen Staatseisenbahnen durch einen ungarischen Staatsangehörigen ist nach den diesbezüglichen milderen Bestimmungen des österreichischen Strafgesetzes zu beurtheilen.

(Entscheidung der königl. Curie vom 27. Februar 1895, Z. 1125; Bestätigung der Entscheidung der Budapester königl. Tafel vom 14. November 1894, Z. 10308; Abänderung des Urtheiles des Budapester Gerichtshofes vom 19. September 1894, Z. 40396.)

Ein ungarischer Staatsangehöriger A. war mit seiner Familie und einem Freunde B. auf einer Reise von W. nach S. in einem Coupé II. Classe untergebracht worden, in welchem sich noch zwei andere Reisende befanden. Als einer derselben in einer Zwischenstation ausstieg und der Conducteur dessen Platz einem neuen Passagier anweisen wollte, protestirten die früheren Insassen dieses Coupés dagegen und es kam zwischen ihnen und dem Conducteur zu einem Streite, in welchem dem Conducteur, nach dessen Behauptung von A. zwei Knöpfe von seiner Uniform abgerissen wurden.

Ueber den deshalb von der österreichischen Staatsanwaltschaft des Verbrechens der öffentlichen Gewaltthätigkeit beschuldigten A. wurde infolge der Abtretung des Strafactes an den Budapester Gerichtshof von demselben die Versetzung in den Anklagestand verhängt, obwohl A. die thätliche Beleidigung des Conducteurs mit der Angabe in Abrede stellte, ihn nur wegen seines groben Benehmens hart angefahren zu haben, was auch B. bestätigte.

Die königl. Tafel in Budapest stellte das Strafverfahren gegen A. mit folgender Begründung ein:

Die Bestimmungen des V. Abschnittes des ungarischen Strafgesetzes über „Gewaltthätigkeit gegen Behörden und behördliche Organe" finden nur bezüglich ungarischer, nicht

aber betreffs ausländischer Behörden statt. Die angebliche Beleidigung des österreichischen Conducteurs ist daher nur als eine Uebertretung der Ehrenbeleidigung anzusehen, welche in Ungarn deshalb gar nicht bestraft werden kann, weil dieselbe im Auslande begangen wurde, und eine solche auch nach österreichischem Gesetze nicht bestraft werden kann, wenn der Beleidigte nicht selbst wegen Ehrenbeleidigung klagt, was der Conducteur unterliess.

Die königl. Curie hat die Einstellung des Verfahrens gegen A. genehmigt.

Gründe:

Die angebliche gewaltsame Handanlegung gegen den Conducteur bildet sowohl nach § 81, beziehungsweise 68 des österreichischen St. G. als auch nach § 165 des ungarischen St. G. ein Verbrechen. Ein solches unterliegt gemäss § 11, beziehungsweise 12 des ungarischen St. G. auch dann der Bestrafung, wenn es im Auslande begangen wurde, doch muss dieselbe nach dem ausländischen Strafgesetze bemessen werden, wenn dieses in dem concreten Falle milder ist. Dies trifft hier in der That zu, weil § 82 des österreichischen St. G. Kerker von sechs Monaten bis zu einem Jahre, § 165 des ungarischen St. G. aber dreijährigen Kerker für dieses Verbrechen bestimmt. Nachdem die schliesslich vom Conducteur berufenen Zeugen theils schwankend aussagen, theils nicht zu eruiren sind, daher von einem weiteren Verfahren kein Erfolg zu erwarten wäre, so muss dasselbe aus dieser Ursache eingestellt werden.

Nr. 47.

Klagen gegen die ungarischen Staatsbahnen sind gegen die Direction der ungarischen Staatsbahnen und nicht gegen eine Betriebsleitung derselben anzustrengen.

(Entscheidung der königl. Curie vom 16. Mai 1895, Z. 9087; Bestätigung der Entscheidung der königl. Tafel in Györ vom 6. Juni 1894, Z. 2618; Aufhebung der Entscheidung des B. G. Zalaegerszeg.)

Salomon K. klagte die donaurechtsseitige Betriebsleitung der ungarischen Staatsbahnen als Betriebsführerin der Localbahn Cs.-U. auf Zahlung eines Schadenersatzes von 343 fl. 20 kr. anlässlich eines an dem Wiesengrunde des Klägers infolge Ueberschwemmung durch unzweckmässige Anlage des Bahnkörpers der obigen Localbahn verursachten Schadens.

Das B. G. Zalaegerszeg gab dem Klagebegehren statt.

Gründe:

Durch den Localaugenschein, durch das bei dieser Gelegenheit aufgenommene Protokoll, sowie durch die Zuschrift der donaurechtsseitigen Betriebsleitung der königl. ungarischen Staatsbahnen und durch das bei diesem Gerichte protokollirte Gesuch des Streckeningenieurs in S. ist erwiesen, dass auf dem Wiesengrunde des Klägers, welcher in der Gemarkung A., an der Strecke der Localbahn Cs.-U., beim Wächterhause Nr. 15 situirt ist, durch Ueberschwemmung ein Schaden entstanden ist, welcher laut dem bei dem Localaugenscheine aufgenommenen Protokolle durch die Experten mit 343 fl. 20 kr. beziffert wurde; für diesen Schaden hat die Beklagte bedingungslos aufzukommen, und können die Einwendungen der Geklagten nicht in Betracht gezogen werden.

Schon die erwähnte Zuschrift, sowie auch die Eingabe des Streckeningenieurs in S., in welcher um Vornahme des Localaugenscheines angesucht wird, beweisen, dass der Klaganspruch mit Recht gegen die geklagte Betriebsleitung gerichtet worden ist. Hiefür spricht auch, dass die donaurechtsseitige Betriebsleitung den Streckeningenieur in S. angewiesen hat, den Schaden durch vorherige gerichtliche Localbeaugenscheinigung zu constatiren, es wurde daher die Constatirung des Schadens ausschliesslich im Interesse der Betriebsleitung vorgenommen, wodurch dieselbe ihre Verantwortlichkeit anerkannt hat und dem Kläger das Recht einräumte, seinen erwiesenen Schaden von der Geklagten rechtsmässig zu fordern; demzufolge kann die Geklagte, in Betracht ihrer eigenen Handlungsweise, nicht geltend machen, dass die Klage nicht gegen sie zu richten gewesen wäre.

Die königl. Tafel in Györ hob das Urtheil der ersten Instanz auf und wies den Kläger mit seinem Begehren ab.

Gründe:

Die königl. ungarischen Staatsbahnen, sowie die im Betriebe der Staatseisenbahnen stehenden Privatbahnen sind als Handelsunternehmungen des Staates, durch die Direction der königl. ungarischen Staatsbahnen zu vertreten, demzufolge sind die gegen die königl. ungarischen Staatsbahnen gerichteten Processe gegen die Direction der königl. ungarischen Staatsbahnen anzustrengen, welche allein berechtigt ist, durch ihr Rechtsbureau laut Verordnung des Justizministeriums

Nr. 7922 vom Jahre 1885, in den gegen die königl. ungarischen Staatseisenbahnen angestrengten Processen als Geklagte zu erscheinen.

Da der Kläger diesen Schadenersatzprocess nicht gegen die Direction der königl. ungarischen Staatsbahnen, sondern gegen eine Betriebsleitung derselben angestrengt hat, und da die Betriebsleitung als eine der Direction untergeordnete Amtsstelle laut dem oben Angeführten in Vertretung der königl. ungarischen Staatsbahnen im Processe aufzutreten nicht berechtigt ist, war Kläger mit seiner unrichtig angestrengten Klage abzuweisen und als sachfällig zur Zahlung der Process- und Appellationskosten zu verhalten.

Die königl. Curie bestätigte das Urtheil der zweiten Instanz unter Berufung auf die sachgemässe Begründung desselben.

Nr. 48.

Die sicherstellungsweise Execution ist unter den Beschränkungen der Gesetzartikel LX und LXI ex 1881 auch gegen eine Eisenbahnunternehmung zulässig.

(Entscheidung der Budapester königl. Tafel vom 12. Juni 1895, Z. 1961; theilweise Abänderung der Entscheidung des Budapester Gerichtshofes vom 16. April 1895, Z. 31147.)

Die Actiengesellschaft der Localbahn W.-G. wurde auf die Zahlung von 68.127 fl. 49 kr. geklagt und vom königl. Gerichtshofe in Budapest zur Zahlung dieser Summe nebst 6 Procent Zinsen vom Klagstage und der sonstigen Nebengebühren unbedingt verurtheilt. Die geklagte Bahn ergriff dagegen die Appellation, während der Kläger um die sicherstellungsweise Execution für diese ihm zugesprochenen Leistungen ansuchte.

Der königl. Gerichtshof in Budapest gab diesem Ansuchen mit der Anordnung Folge, dass auf das sämmtliche in Budapest vorfindliche Vermögen der geklagten Bahn, auf deren sämmtliche Einkünfte und auf sämmtliche Liegenschaften, welche diese Bahn bilden und unter Nr. 142 im Landes-Central-Eisenbahngrundbuch aufgenommen erscheinen, die Execution zur Sicherstellung vorgenommen, beziehungsweise vorgemerkt werde, daher die Parien des Executionsgesuches dem betreffenden Bezirksgerichte und dem Central-Eisenbahngrundbuchsamte in Budapest, dann dem königl. Gerichtshofe in Warasdin zur Executionsvornahme, beziehungsweise Pränotirung übermittelt werden.

Dem gegen diesen Bescheid von der geklagten Bahn überreichten Recurse gab die königl. Tafel nur zum Theile Folge, und zwar dahin, dass von den der Bahn gehörigen Fahrnissen nur diejenigen gepfändet werden dürfen, welche nicht unter die Bestimmung des § 26 des Gesetzartikels LXI ex 1881, betreffend die Modification des Gesetzartikels I ex 1868 über das Centralgrundbuch für Eisenbahnen, fallen, und dass die sicherstellungsweise Execution auf die Einkünfte der genannten Bahn nur unter Beachtung der Vorschrift des § 31 des eben citirten Gesetzartikels geschehen darf, dass ferner bezüglich dieser Executionsvornahmen nicht der königl. Gerichtshof in Warasdin, sondern der königl. Gerichtshof in Budapest als die für das Central-Eisenbahngrundbuch competente Stelle zu requiriren sei.

Gründe:

Auf Grund des die Bahn unbedingt verfällenden Urtheiles erster Instanz musste gemäss § 224 des Gesetzartikels LX ex 1881 (Executionsordnung) dem Executionsgesuche Folge gegeben werden, umsomehr, als der Gesetzartikel IV ex 1888, betreffend die Localbahnen, nur die Forderung aus Darlehen an dieselben, nicht aber die Forderungen anderer Gläubiger bezüglich der Zwangsvollstreckung einschränkt, welche sich aus dem Vermögen der schuldnerischen Bahn befriedigen, beziehungsweise die Sicherstellung verschaffen können. Mit Rücksicht darauf jedoch, dass gemäss § 26 des Gesetzartikels LXI ex 1881 im Falle einer Execution gegen eine Bahnunternehmung die zur Fortsetzung des Betriebes nothwendigen Gegenstände, sowie die in den Cassen der Bahn angesammelten Baargeldeinnahmen als Zubehör der Bahn nicht in besondere gerichtliche Pfändung gezogen werden können, und dass gemäss § 31 desselben Gesetzes die auf den Fruchtgenuss der Liegenschaften einer Bahnunternehmung geführte Execution sich nur auf ihr dort bezeichnetes Einkommen erstrecken kann; endlich mit Rücksicht darauf, dass gemäss § 31 dieses Gesetzes und der §§ 208 bis 211 des Gesetzartikels LX ex 1881 die Execution auf den Bahnkörper und dessen Zugehör, sowie auf die Einkünfte der Bahnunternehmung zur Competenz des königl. Gerichtshofes in Budapest als der für das Central-Eisenbahngrundbuch zuständigen Stelle gehört, so kann sich die sicherstellungsweise Execution auf die der Bahn gehörigen Fahrnisse nur auf diejenigen erstrecken,

welche nicht unter die Beschränkung des § 26 des Gesetzartikels LXI ex 1881 fallen. Wegen der Execution auf die Einkünfte der Bahn musste gemäss § 31 dieses Gesetzes die Central-Grundbuchsbehörde requirirt werden. Nachdem schliesslich dem Recurse nur zum Theile Folge gegeben werden konnte, so durften die Gerichtskosten nicht der Gegenpartei zur Last gebracht werden.

Nr. 49.

Der § 438 des ungarischen Strafgesetzes*) findet nicht nur auf die mit Dampf, sondern auch auf die durch eine andere mechanische Kraft, jedoch nicht auch durch einen animalischen Motor betriebene Eisenbahn Anwendung. Eine mangelhafte Vorkehrung der Unternehmung bildet nur einen Milderungsumstand rücksichtlich der an einem diesbezüglichen Bahnunfall Schuldtragenden.

(Entscheidung der königl. Curie vom 26. September 1895, Z. 9778; Abänderung des Urtheiles der Budapester königl. Tafel vom 16. Juni 1895, Z. 6076; Bestätigung der Entscheidung des Budapester Strafgerichtes vom 21. März 1895, Z. 16860.)

Auf der elektrischen Strassenbahn in Budapest ereignete sich der Unglücksfall, dass ein Passagier, welcher in dem dichtbesetzten Waggon selbst keinen Platz fand, daher auf der Plattform desselben stehen bleiben und sich an dem herabhängenden Riemen festhalten musste, als er drei Frauenspersonen, welche, während der Zug wegen der Wechselstellung durch den Conducteur hielt, auf die Plattform drängten, Platz machte, durch einen Stoss des mit voller Stromleitung in Bewegung gesetzten Zuges infolge des schlechten Verschlusses der Perronthür aus dem Wagen stürzte und unter die Räder gerieth; hiebei wurde demselben der Arm zerschmettert, so zwar, dass ihm derselbe abgenommen werden musste.

Das Budapester Strafgericht verurtheilte den Zugsführer auf Grund des § 438 des ungarischen St. G.' zu sechs Monaten, den Conducteur zu drei Monaten Gefängniss, weil dieselben ihrer Instruction zuwider nach dem Anhalten des Zuges den vollen Strom in Anwendung brachten, beziehungsweise das Aufsteigen von Passagieren in den dichtbesetzten

*) Dieser Paragraph lautet:

„Mit Gefängniss von zwei bis fünf Jahren werden Eisenbahnbeamte und Eisenbahnbedienstete bestraft, welche durch Verletzung einer ihnen obliegenden Dienstpflicht auf einem Eisenbahnzuge oder in dessen Nähe befindliche Personen oder Waaren der Gefahr einer Verletzung oder Beschädigung durch die Eisenbahn aussetzen."

Wagen zuliessen. Ihre Entschuldigung, dass der Verschluss der Perronthür sich in einem schlechten Zustande befand und dass eine Aushängetafel mit der Inschrift „complet" dem Zuge nicht beigegeben war, wurde zwar als Nachlässigkeit der Strassenbahngesellschaft, aber nur als mildernder Umstand bezüglich der erwähnten Bediensteten erklärt. Ebenso wurde ihre Einwendung zurückgewiesen, dass der citirte Paragraph nur auf die mit Dampf betriebenen Eisenbahnen Anwendung finde, weil das Gesetz keinen Unterschied macht und höchstens nur die mit animalischer Kraft betriebenen Eisenbahnen nicht unter dasselbe fallen. Schliesslich wurde auch die Entschuldigung nicht berücksichtigt, dass das Einsteigen der drei Frauenspersonen nicht verhindert werden konnte, da dasselbe angeblich von keinem der Beschuldigten bemerkt wurde, weil es ihre Pflicht war, einer solchen Möglichkeit mit aller Vor- und Umsicht zu begegnen.

Die königl. Tafel in Budapest erhöhte die erwähnte Strafe auf das Doppelte in der Erwägung der Schwere des Unglücksfalles und der durch das pflichtwidrige Vorgehen der Beschuldigten auch den anderen Passagieren möglicherweise drohenden Gefährdung.

Die königl. Curie stellte das erstrichterliche Urtheil mit der Begründung wieder her, dass die Grundursache des beklagenswerthen Unglücksfalles der schlechte Verschluss der Perronthür war; auch wurde von allen drei Instanzen die Ausschliessung der Verurtheilten vom Eisenbahndienste ausgesprochen.

Nr. 50.

Die Forderung auf Entschädigung wegen einer bei einem Bahnunfalle erlittenen Verletzung verjährt nach Ablauf von drei Jahren vom Tage des eingetretenen Unfalles. Diese Verjährung wird nur durch die Anstrengung der Entschädigungsklage beim Civilgerichte, nicht aber durch die Anzeige der erlittenen Verletzung bei der strafgerichtlichen Verhandlung über den betreffenden Bahnunfall unterbrochen.

(Entscheidung der königl. Curie vom 5. October 1895, Z. 2483.)

Die Direction der königl. ungarischen Staatsbahnen wurde infolge eines vor neun Jahren geschehenen Zusammenstosses ihrer Züge von einem Reisenden auf Entschädigung der Heilungskosten unter dem Vorbringen geklagt, dass er sich auf einem dieser Züge befunden und eine innerliche Verletzung erlitten habe.

Der Kläger begründete diese Forderung damit, dass er bei der wegen dieses Unfalles eingeleiteten strafgerichtlichen Verhandlung, wie auch actenmässig constatirt wurde, ausgesagt habe, er glaube, infolge des in Rede stehenden Zusammenstosses eine innerliche Verletzung erlitten zu haben, was auch von den kurze Zeit nach dem Unfalle und später wiederholt aufgenommenen ärztlichen Befunden bestätigt wurde, wovon er auch die genannte Direction unter Vorbehalt seines Entschädigungsanspruches verständigte.

Die königl. Curie bestätigte die Entscheidungen der unteren Instanzen.

Gründe:

Gemäss § 9 des Gesetzartikels XVIII ex 1874 (Eisenbahnunfallgesetz) verjähren nämlich Entschädigungsansprüche gegen Eisenbahnen wegen eines bei ihrem Betriebe entstandenen Unfalles, respective wegen einer bei demselben erlittenen Verletzung nach Ablauf von drei Jahren, vom Tage des eingetretenen Unfalles ab. Der Kläger hat nicht sofort nach dem Zusammenstosse einen ärztlichen Befund über seine angebliche Verletzung aufnehmen lassen, und die später aufgenommenen Befunde beweisen auch nicht den Causalzusammenhang zwischen der damaligen angeblichen Verletzung mit seiner gegenwärtig ärztlich constatirten Kränklichkeit. Weder seine strafgerichtliche Anzeige, noch sein bei der Bahndirection vorbehaltener Entschädigungsanspruch, sondern nur eine hierauf innerhalb der Verjährungsfrist gerichtete Civilklage konnten die nunmehr längst eingetretene Verjährung unterbrechen.

Nr. 51.

Die Rückerstattung einer mehrgezahlten Fracht kann nur von derjenigen Bahnunternehmung verlangt werden, welche die Frachtgebühr wirklich eingehoben hat.

(Entscheidung der königl. Curie vom 11. October 1895, Z. 1038; Bestätigung der Entscheidung der Budapester königl. Tafel vom 16. Februar 1894, Z. 2701 ex 1893; Abänderung der Entscheidung der ersten Instanz vom 17. Mai 1893, Z. 20548.)

Der Aufgeber einer von Jagodina (Serbien) nach Wien transportirten Sendung Borstenvieh belangte die Direction der königl. ungarischen Staatsbahnen wegen Rückerstattung der mehrgezahlten Frachtgebühr, welche Mehrzahlung von den Sachverständigen bestätigt wurde.

Die erste Instanz gab diesem Begehren unter Verurtheilung der genannten Direction in die Gerichtskosten statt, weil ihre Einwendung, dass nicht sie, sondern die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft den fraglichen Frachtbetrag eingehoben habe, gegenüber der aus dem § 412 des ungarischen Handelsgesetzes (entspricht dem Art. 410 des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches) sich ergebenden Analogie, wonach eine solidarische Verpflichtung aller derjenigen Frachtführer eintritt, durch deren Hände das Gut geht, unberücksichtigt bleiben muss, daher der Kläger auch die Zwischenbahn in Anspruch nehmen konnte.

Die königl. Tafel in Budapest wies dagegen den Kläger unter Verfällung in die Kosten deshalb ab, weil die irrthümliche Berechnung der Fracht nicht von Seiten der königlich ungarischen Staatsbahnen, sondern von der serbischen Aufgabs- oder der österreichischen Abgabsbahn geschehen ist, daher es unbillig wäre, die genannte Zwischenbahn für diesen Irrthum verantwortlich zu machen und sie zur Rückerstattung eines von ihr gar nicht empfangenen Mehrbetrages zu verhalten.

Dieses Urtheil wurde von der königl. Curie aus dessen Motiven bestätigt.

Nr. 52.

Ein nach dem Herabschneiden der Plomben in einem durch solche verschlossenen Wagen verübter Diebstahl ist ohne Rücksicht auf den Werth der gestohlenen Gegenstände als Verbrechen zu bestrafen.

(Entscheidung der königl. Curie vom 22. October 1895, Z. 203; Abänderung des Urtheiles der Budapester königl. Tafel vom 3. October 1894, Z. 4641; Bestätigung der Entscheidung der ersten Instanz vom 29. März 1894, Z. 397.)

Aus einem plombirten Waggon wurden nach Beseitigung des Plombenverschlusses einige geringfügige Gegenstände gestohlen, die beiweitem nicht den Werth von 50 fl. hatten, welchen Betrag § 334 des ungarischen St. G. zur Qualification des Diebstahlverbrechens fordert.

Die erste Instanz erklärte den Thäter eines Verbrechens wegen Diebstahles an versperrtem Gute schuldig und bemass danach die Strafe.

Die königl. Tafel in Budapest bezeichnete jedoch die That als Vergehen und setzte demgemäss die Strafe mit der

Begründung herab, dass die an den Bahnwaggons angebrachten und leicht herabreissbaren Plomben nicht als ein solcher Verschluss oder Apparat angesehen werden können, welcher den Diebstahl gemäss § 336/3 des ungarischen St. G. schon an sich als Verbrechen qualificirt, da die Plombirung nur zur Befestigung der beiden Schnurenden an der Wagenthüre dient und deren Beseitigung keine Kraftanstrengung erfordert. Der Diebstahl konnte daher nur nach dem geringen Werthe des Gestohlenen, somit nur als Vergehen qualificirt werden.

Die königl. Curie hat dagegen das erstrichterliche Urtheil wieder hergestellt und somit den in Rede stehenden Diebstahl mit der Begründung als Verbrechen erklärt, dass die Plombirung zum Verschlusse des Waggons dient, und durch das Herabschneiden der Plomben und das Eindringen in den Wagen ein vom Gesetze als Verbrechen erklärter Diebstahl verübt wurde.

Nr. 53.

Gemäss dem Berner internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr hat bezüglich der nach dem Auslande verfrachteten Güter, wenn ihrer Ablieferung ein Hinderniss entgegensteht, das Verfahren nach den für die Abgabsbahn maassgebenden gesetzlichen Bestimmungen zu erfolgen; daher kann in einem solchen Falle auch in Ungarn das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch und das Betriebsreglement des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen zur Geltung gelangen.

(Entscheidung des Budapester königl. Handels- und Wechselgerichtes vom 5. December 1895, Z. 149; Abänderung der Entscheidung des V. Budapester B. G. vom 19. Juli 1895, Z. 26869.)

In der Station Budapest wurden zwei Wagenladungen Stroh an die in Sachsen gelegene Fabrik C. aufgegeben, vom Adressaten aber nicht angenommen, wovon der Aufgeber durch die sächsische Bahnstation mit der Aufforderung verständigt wurde, innerhalb der bestimmten Frist eine Verfügung zu treffen. Als eine solche nicht erfolgte, liess die sächsische Bahnverwaltung diese Strohsendung nach Dresden transportiren und bei einer Speditionsfirma einlagern. Letztere verständigte hiervon sowohl den Aufgeber als den Adressaten, und als von keiner Seite eine diesbezügliche Ordre eintraf, wurde die erwähnte Sendung unter Intervention des Vertreters der Speditionsfirma öffentlich feilgeboten. Da der Erlös die auf der Sendung haftenden Gebühren und Spesen nicht

deckte und der Aufgeber die bezügliche Differenz von 30 Mark 15 Pfennigen nicht berichtigen wollte, so wurde derselbe von der Speditionsfirma als der „feilbietenden Firma" bei dem Budapester V. Bezirksgerichte geklagt und von letzterem zur Zahlung der Differenz nebst den weiteren Kosten verurtheilt.

Das Budapester königl. Handels- und Wechselgericht als Appellsenat hob dieses Urtheil unter Abweisung des klägerischen Anspruches auf.

Gründe:

Der Einwendung des Geklagten, dass die Klägerin keine Activlegitimation besitze, weil er mit ihr in gar keinem Vertragsverhältnisse stehe, ist die Bestimmung des mit dem § 70 des österreichisch-ungarischen Betriebsreglement übereinstimmenden § 62 des deutschen Vereins-Betriebsreglements entgegenzuhalten, wonach unanbringliche Güter von der Bahnanstalt bei einem Spediteur eingelagert werden können, ferner das durch den Gesetzartikel XXV ex 1892 adoptirte Berner internationale Uebereinkommen, wonach bei Bahnsendungen nach dem Auslande im Falle von Ablieferungshindernissen die gesetzlichen Bestimmungen der Abgabsstation maassgebend sind.

Wenn nun der Spediteur infolge des ihm zustehenden Rechtes der Einlagerung unanbringlicher Güter sich bezüglich derselben direct an den Aufgeber wenden kann, so obliegt ihm auch die Verpflichtung, welche das Gesetz und das Reglement rücksichtlich der Feilbietung solcher Güter vorschreibt. In letzter Beziehung bemängelt der Geklagte den bei der Feilbietung der Strohsendung beobachteten Vorgang.

Nun konnte die Abgabsbahn das Recht der Feilbietung unanbringlicher Waaren nicht auf die klägerische Speditionsfirma übertragen, weil im § 62 Vereins-Betriebsreglemet, respective § 70 B. R. die Befugniss der Einlagerung oder Feilbietung alternativ vorgesehen ist, daher das eine Recht das andere ausschliesst; in der That hat auch die sächsische Bahnverwaltung der Klägerin nicht die Befugniss zur Feilbietung ertheilt. Dieselbe beruft sich zwar auf ihren im Originale vorgelegten behördlichen Gewerbeschein, inwiefern aber ein solcher nach den sächsischen Gesetzen den Spediteur zur Vornahme von Feilbietungen „ohne Förmlichkeit" wirklich ermächtigt, musste vom Gerichte, gemäss der Vor-

schrift des ungarischen Gesetzes über das Summarverfahren, erst erhoben werden.

Nun ist unter Intervention des königl. ungarischen Justizministeriums von der königl. sächsischen Regierung die Verständigung eingelangt, dass im Sinne des Art. 343 des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches öffentliche Feilbietungen rechtswirksam nur die dazu berechtigten Behörden oder Beamten, oder solche Personen abhalten können, welche durch irgend eine hierzu berechtigte Behörde oder Körperschaft ermächtigt werden; der Gewerbeschein ersetzt aber eine solche Berechtigung nicht. Nachdem die Klägerin auch eine diesfällige Ermächtigung nicht vorweist, so kann die von ihr vorgenommene Feilbietung nicht als eine öffentliche, dem Gesetze entsprechende angesehen werden, daher sie mit ihrem Anspruche auf den Ersatz der Differenz an Gebühren, beziehungsweise Kosten abgewiesen werden musste.

Register.

I. Chronologisches Register der Judicate.

A. Oesterreichische Judicate.

O. G. H.	4. Januar	1895,	Z. 15167 ex 1894	. . Nr. 1,	Seite	3
O. G. H.	8. „	1895,	„ 14831 ex 1894	. . „ 9,	„	33
O. G. H.	15. „	1895,	„ 444	. . . . „ 10,	„	36
R. G.	19. „	1895,	„ 383	. . . . „ 11,	„	39
B. G. Wien	19. „	1895,	„ 109076	. . . . . „ 25,	„	88
O. G. H.	22. „	1895,	„ 626	. . . . „ 12,	„	41
V. G. H.	25. „	1895,	„ 421	. . . . „ 2,	„	5
O. G. H.	5. Februar	1895,	„ 918	. . . . „ 13,	„	43
V. G. H.	11. „	1895,	„ 214	. . . . „ 14,	„	50
V. G. H.	15. „	1895,	„ 822	. . . . „ 3,	„	8
V. G. H.	15. „	1895,	„ 823	. . . . „ 4,	„	11
O. G. H.	20. „	1895,	„ 2156	. . . . „ 6,	„	17
B. G. Wien	20. „	1895,	„ 57714	. . . . . . „ 5,	„	14
B. G. (Strafs.) Brünn	28. Febr.	1895,	„ 1574	. . . . „ 7,	„	23
V. G. H.	19. März	1895,	„ 512	. . . . „ 15,	„	55
V. G. H.	21. „	1895,	„ 1436	. . . . „ 8,	„	28
O. G. H.	29. „	1895,	„ 3185	. . . . „ 17,	„	63
O. G. H.	17. April	1895,	„ 4427	. . . . „ 18,	„	73
V. G. H.	24. Mai	1895,	„ 2662	. . . . „ 19,	„	74
O. G. H.	6. Juni	1895,	„ 5820	. . . . „ 20,	„	76
O. G. H.	6. „	1895,	„ 6919	. . . . „ 21,	„	79
O. G. H.	18. „	1895,	„ 6950	. . . . „ 22,	„	81
B. G. Wien	18. „	1895,	„ 30172	. . . . . . „ 23,	„	82
V. G. H.	12. Juli	1895,	„ 3503	. . . . „ 29,	„	100
V. G. H.	13. „	1895,	„ 3514	. . . . „ 30,	„	102
O. L. G. Wien	7. August	1895,	„ 9951	. . . . „ 24,	„	84
O. G. H.	4. September	1895,	„ 8619	. . . . „ 26,	„	90
O. G. H.	25. „	1895,	„ 8811	. . . . „ 27,	„	93
O. G. H.	25. „	1895,	„ 9212	. . . . „ 28,	„	95
O. G. H.	1. October	1895,	„ 9463	. . . . „ 31,	„	105
O. G. H.	8. „	1895,	„ 11519	. . . . . . „ 32,	„	112
V. G. H.	12. „	1895,	„ 4813	. . . . „ 33,	„	114
O. G. H.	15. „	1895,	„ 11949	. . . . . . „ 34,	„	119
O. G. H.	16. „	1895,	„ 12396	. . . . . . „ 35,	„	121
R. G.	21. „	1895,	„ 267	. . . . „ 36,	„	122
O. G. H.	5. November	1895,	„ 12118	. . . . . . „ 37,	„	126

O. G. H.	12. November 1895, Z. 13251	. . Nr. 38,	Seite	132
O. G. H.	13. „ 1895, „ 11771	. . „ 40,	„	146
O. G. H.	13. „ 1895, „ 13233	. . „ 39,	„	136
V. G. H.	16. „ 1895, „ 5342	. . . „ 41,	„	151
O. G. H.	26. „ 1895, „ 13836	. . „ 42,	„	154
O. G. H.	4. December 1895, „ 14224	. . „ 43,	„	155
V. G. H.	6. „ 1895, „ 5677	. . . „ 44,	„	156
O. G. H.	17. „ 1895, „ 14621	. . „ 45,	„	157

B. Ungarische Judicate.

Königl. Curie	27. Februar 1895, Z. 1125	. . . Nr. 46,	Seite	164
„ „	16. Mai 1895, „ 9087	. . . „ 47,	„	165
„ Tafel Budap.	12. Juni 1895, „ 1961	. . . „ 48,	„	167
„ Curie	26. September 1895, „ 9778	. . . „ 49,	„	169
„ „	5. October 1895, „ 2483	. . . „ 50,	„	170
„ „	11. „ 1895, „ 1038	. . . „ 51,	„	171
„ „	22. „ 1895, „ 203	. . . „ 52,	„	173
Königl. Handelsgericht Budapest	5. December 1895, Z. 149	„ 53,	„	174

II. Register der citirten Stellen aus Gesetzen und Verordnungen.

A. Oesterreichische Gesetze und Verordnungen.

Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (kaiserl. Patent vom 1. Juni 1811, J. G. S. Nr. 496):
Kundmachungspatent, Abs. VI, S. 128 (daselbst irrig citirt Art. 6) S. 129.
§ 5, S. 128, 131.
§ 13, S. 35.
§ 91, S. 133, 134.
§ 141, S. 134.
§ 143, S. 134.
§ 154, S. 94, 95.
§ 196, S. 158.
§ 365, S. 90, 137, 143.
§ 1293, S. 94.
§ 1305, S. 137.
§ 1306, S. 137.
§ 1310, S. 94.
§ 1323, S. 48, 133.
§ 1324, S. 49, 133.
§ 1325, S. 45, 47, 49, 63, 65, 70, 71, 94.
§ 1326, S. 45, 65, 70, 94.
§ 1327, S. 18, 20, 21, 22, 45, 46, 47, 49, 65, 70, 93, 94, 95, 133.
§ 1334, S. 65.
§ 1425, S. 48.

Allgemeines Handelsgesetzbuch vom 17. December 1862, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1863:
Artikel 1, S. 127.
„ 271, S. 73.
„ 272, S. 3, 4, 33, 73, 74, 128.
Artikel 343, S. 174.
„ 386, S. 129, 130.
„ 395, S. 87, 96, 130.
„ 401, S. 89.
„ 408, S. 129, 130.
„ 424, S. 87, 98.
„ 429, S. 89.

Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch (Gesetz vom 17. December 1862, R. G. Bl. Nr. 1 ex 63):
§ 1, S. 127.
§ 8, S. 4.
§ 38, S. 3, 5, 73, 74.
§ 39, S. 33.

Eisenbahnconcessionsgesetz, Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, S. 74, 76.
§ 8, S. 34, 35.
§ 9, S. 35, 113.
§ 10, S. 34, 35, 103, 152, 153.
§ 13, S. 34, 35, 36, 37, 113, 153.

Verordnung über die Verfassung der Eisenbahnprojecte vom 25. Januar 1879, R. G. Bl. Nr. 19, S. 30, 31.
§ 8, S. 157.
§ 9, S. 157.
§ 10, S. 157.
§ 11, S. 157.
§ 12, S. 157.
§ 16, S. 61.
§ 23, S. 62.

Eisenbahnbetriebsreglement (Ministerialverordnung vom 10. Juni 1874, R. G. Bl. Nr. 75), S. 127, 128, 131.
§ 47, S. 97.
§ 62, S. 89.
§ 64, S. 96, 128, 129, 131.
§ 67, S. 95, 97, 98, 99.

Eisenbahnbetriebsreglement (Ministerialverordnung vom 10. December 1892, R. G. Bl. Nr. 207), S. 126, 128, 129, 131.
§ 16, S. 109
§ 53, S. 159, 160, 161.
§ 53, Zus.-Best. VII, S. 158.
§ 53, „ „ IX, S. 159.
§ 53, „ „ XIII, S. 159.
§ 53, „ „ XIV, S. 159.
§ 53, „ „ XVII, S. 159.
§ 54, S. 16, 17.
§ 55, S. 14, 15, 16.
§ 57, S. 87.
§ 58, S. 88.
§ 61, S. 83, 84, 159, 161.
§ 66, S. 159.
§ 68, S. 158.
§ 70, S. 173.
§ 75, S. 85, 87.
§ 77, S. 85, 86, 87, 95.
§ 80, S. 88.
§ 90, S. 82, 83, 84, 131.
§ 91, S. 131.

Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen für Körperverletzungen bei Bahnunfällen vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, S. 42, 45, 65. 93, 106, 108, 112, 132, 134.
§ 1, S. 70, 71, 133.
§ 2, S. 18, 108.
§ 3, S. 5, 68, 74, 132.

Gesetz über Enteignung zur Herstellung und zum Betriebe von Eisenbahnen vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, S. 91.
§ 2, S. 113.
§ 4, S. 78, 79, 90.
§ 5, S. 78. 79.
§ 24, S. 77, 79, 91, 92.
§ 25, S. 78.
§ 30, S. 78, 80, 91, 92, 113.
§ 31, S. 78, 80.
§ 33, S. 79.
§ 36, S. 79.
§ 44, S. 78, 79, 90, 91, 92.

Gesetz, betreffend Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Localbahnen vom 25. Mai 1880, R. G. Bl. Nr. 56:
Artikel VI, S. 13.

Gesetz über die Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894, R. G. Bl. Nr. 2 ex 1895:
Artikel XIV, S. 13.

Allgemeine Gerichtsordnung (Patent vom 1. Mai 1781, J. G. S. Nr. 13) S. 143:
§ 110, S. 109, 111.
§ 141, S. 99.
§ 196, S. 143.
§ 197, S. 143.
§ 198, S. 143.
§ 199, S. 143.
§ 200, S. 131, 143.
§ 207, S. 98, 107.
§ 257, S. 135.

Westgalizische Gerichtsordnung (Patent vom 19. December 1796, J. G. S. Nr. 329):
§ 251, S. 39.
§ 291, S. 147.

Summarpatent (Justizhofdrecret vom 24. October 1845, J. G. S. Nr. 906):
§ 7, S. 68.
§ 51, S. 99, 112, 150.

Gesetz vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, wodurch einige Bestimmungen über das mündliche, das schriftliche und das summarische Verfahren in Civilrechtsstreitigkeiten abgeändert werden:
§ 17, S. 154.
Gesetz über das Verfahren in geringfügigen Rechtssachen (Bagatellverfahren) vom 27. April 1873, R. G. Bl. Nr. 66:
§ 74, S. 84.
Verfahren in Besitzstörungsstreitigkeiten (Possessorium summarissimum, kaiserl. Verordnung vom 27. October 1849, R. G. Bl. Nr. 12):
§ 16, S. 80.
Civiljurisdictionsnorm (kaiserl. Patent vom 20. November 1852, R. G. Bl. Nr. 251):
§ 1, S. 34, 35.
§ 12, S. 154, 155.
§ 14, S. 155.
§ 23, S. 155.
§ 25, S. 155.
§ 35, S. 154, 155.
§ 46, S. 155.
§ 47, S. 5.
§ 48, S. 113, 132.
§ 55, S. 155.
Gerichtskostengesetz vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, S. 79, 91.
§ 24, S. 39, 50, 72, 86, 88, 95, 99, 110, 112, 113, 130, 132, 143, 145.
§ 25, S. 47, 72, 88, 131, 136.
§ 26, S. 39, 50, 72, 88, 95, 99, 110, 112, 113, 130, 132, 136, 143, 145.
Gesetz über das gerichtliche Verfahren ausser Streitsachen (kaiserl. Patent vom 9. August 1854, R. G. Bl. Nr. 208), S. 77.
§ 16, S. 79.
§ 18, S. 93.
Erwerbsteuerpatent (kaiserl. Patent vom 15. December 1812, Pol. G. S. Bd. 39, Nr. 77):
§ 1, S. 55, 56, 57, 58.
§ 2, S. 57.
§ 8, S. 56.
Einkommensteuerpatent (kaiserl. Patent vom 29. December 1849, R. G. Bl. Nr. 439):
§ 4, S. 50, 51.
Novelle zur Gewerbeordnung, Gesetz vom 15. März 1883, R. G. Bl. Nr. 39:
§ 15, S. 12.
§ 26, S. 12, 13.
§ 29, S. 12, 13.
§ 30, S. 12, 13, 14.
Gesetz vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, betreffend die Errichtung eines Verwaltungsgerichtshofes:
§ 3, S. 8, 152.
§ 5, S. 152.
§ 6, S. 50, 52, 76, 156.
§ 7, S. 11, 28, 32, 55, 59, 115.
Unfallversicherungsgesetz vom 28. December 1887, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1888, S. 65.
Gesetz, betreffend die Ausdehnung der Unfallsversicherung, vom 20. Juli 1894, R. G. Bl. Nr. 168, S. 41, 43, 65.
Artikel VII, S. 42.
Curatorengesetz vom 24. April 1874, R. G. Bl. Nr. 49:
§ 6, S. 81, 82.
Allgemeines Strafgesetz (kaiserl. Patent vom 27. Mai 1852, R. G. Bl. Nr. 117):
§ 9, S. 40.
§ 68, S. 165.
§ 81, S. 165.
§ 82, S. 165.
§ 85. S. 40.
§ 431, S. 23, 24, 25, 27.
§ 432, S. 24, 27.
Strafprocessordnung, Gesetz vom 23. Mai 1873, R. G. Bl. Nr. 119:
§ 259, S. 23, 24, 27.
§ 366, S. 27.
§ 390, S. 24.
Gesetz vom 27. Juli 1871, R. G. Bl. Nr. 88, betreffend die Regelung der polizeilichen Abschaffung und des Schubwesens:
§ 1, S. 40 (daselbst irrig Punkt 1 citirt), 41.
§ 2, S. 40, 41.
Staatsgrundgesetz vom 21. December

1867, R. G. Bl. Nr. 142, über die allgemeinen Rechte der Staatsbürger:
Artikel 6, S. 40, 41.
Vereinsgesetz (kaiserl. Patent vom 26. November 1852, R. G. Bl. Nr. 253), S. 7.
§ 4, S. 8.
§ 14, S. 8.
§ 21, S. 8.
Gesetz über das Vereinsrecht vom 15. November 1867, R. G. Bl. Nr. 134, S. 7.
§ 2, S. 7.
Allgemeines Berggesetz vom 23. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 146:
§ 98, S. 137, 142.
§ 101, S. 142.
§ 102, S. 142.
§ 103, S. 142.

Sonstige Gesetze und Verordnungen.

Hofdecret vom 15 Januar 1787, J. G. S. Nr. 621, S. 132.
Hofdecret vom 15. Februar 1833, J. G. S. Nr. 2593, S. 39, 136.
Hofdecret vom 4. October 1833, J. G. S. Nr. 2633, S. 81, 82.
Kaiserl. Patent vom 27. December 1852, R. G. Bl. Nr. 260 (Abänderungen an der Einrichtung des Reichsgesetz- und Regierungsblattes und der Landesgesetz- und Regierungsblätter, sowie Bestimmungen über die Kundmachung von Gesetzen und Verordnungen), § 4, S. 153.
Allerhöchste Entschliessung vom 25. Februar 1859, Z. 589 H. M., S. 12.
Verordnung vom 20. April 1861, R. G. Bl. Nr. 49 (Festsetzung des Wirkungskreises des k. k. Handelsministeriums); Artikel II, S. 12.
Landesgesetz für Steiermark vom 23. Juni 1866, L. G. Bl. Nr. 22, § 1, S. 104.
Gesetz vom 24. December 1867, R. G. Bl. Nr. 4 ex 1868, betreffend Vereinbarung eines Zoll- und Handelsbündnisses mit dem Ministerium der Länder der ungarischen Krone, Artikel VIII, S. 131.
Landesgesetz für Steiermark vom 16. October 1869, L. G. Bl. Nr. 46, (Zufahrtsstrassen-Gesetz), S. 102, 105; § 1, S. 105; § 3, S. 105.
Landesgesetz für Steiermark vom 9. Januar 1870, L. G. Bl. Nr. 20; § 22, S. 104.
Landesgesetz für Istrien vom 8 November 1871. L. G. Bl. für das Küstenland Nr. 14 (Zufahrtsstrassen-Gesetz), § 1, S. 156, 157; § 2, S. 156, 157; § 3, S. 156, 157; § 4, S. 157; § 5, S. 156, 157.
Gesetz vom 29. April 1873, R. G. Bl. Nr. 68 (Sicherstellung und Execution auf Bezüge aus dem Arbeits- oder Dienstverhältnisse), S. 120.
Landesgesetz für Tirol vom 11. Februar 1874, L. G. Bl. Nr. 14 (Zufahrtsstrassen-Gesetz) S. 115; § 1, S. 116; § 2, S. 116; § 5, S. 114, 116; § 6, S. 116, 119.
Landesgesetz für Steiermark vom 1. Januar 1878, L. G. Bl. Nr. 3 (Zufahrtsstrassen-Gesetz), S. 102, 105; § 1, S. 102, 105.
Landesgesetz für Tirol vom 12. October 1882, L. G. Bl. Nr. 30; § 5, S. 115.
Gesetz vom 11. April 1886, R. G. Bl. Nr. 66 (Betriebsübernahme und eventuelle Einlösung der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Eisenbahn durch den Staat); Artikel III, S. 36.
Landesgesetz für Böhmen vom 18. April 1886, L. G. Bl. Nr. 38 (Zufahrtsstrassen-Gesetz); § 1, S. 100, 101; § 2, S. 101; § 3, S. 101; § 4, S. 101; § 5, S. 101; § 6, S. 101; § 7, S. 101; § 11, S. 100, 101.
Landesgesetz vom 19. December 1890, L. G. Bl. Nr. 45 (Gemeindestatut und Gemeindewahlordnung für die Reichshaupt- und Residenzstadt Wien); § 101, S. 9, 10.

Gesetz vom 27. October 1892, R. G. Bl. Nr. 187 (Durchführung des internationalen Uebereinkommens vom 14. October 1890 und einige Bestimmungen über den Eisenbahnfrachtverkehr); § 2, S. 131 (daselbst irrig R. G. Bl. Nr. 207 citirt).

B. Ungarische Gesetze und Verordnungen.

Gesetzartikel I ex 1868 (über die abgeänderte centralisirte grundbücherliche Eintragung der in Ungarn bestehenden Eisenbahnen und Canäle), S. 168, 169.

Gesetzartikel XVIII ex 1874 (über die Haftung in Betreff der durch Eisenbahnen verursachten Tödtungen und körperlichen Verletzungen), § 9, S. 171.

Gesetzartikel V ex 1878 (Ungarisches Strafgesetz):
§ 334, S. 169.
§ 336, S. 175.
§ 438, S. 169.

Gesetzartikel LX ex 1881 (Executionsordnung):
§ 208, S. 168.
§ 209, S. 168.
§ 210, S. 168.
§ 211, S. 168.
§ 224, S. 168.

Gesetzartikel LXI (über die Enteignung) ex 1881:
§ 26, S. 168, 169.
§ 31, S. 168, 169.

Gesetzartikel IV ex 1888 (betreffend Vicinalbahnen), S. 169.

Gesetzartikel XXV ex 1892 (Einführung des internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und über mit diesem Uebereinkommen zusammenhängende Verfügungen), S. 173.

III. Systematisches Sachregister.

A. Oesterreichische Judicate.

Concessionirung.

Berechtigung, beziehungsweise Verpflichtung der Staatsbehörde in den Consens einer Tramwayanlage auch solche Bedingungen aufzunehmen, welche nicht durch Gesetz oder Verordnung geregelt sind, sondern den Gegenstand einer besonderen Vereinbarung zwischen der Gemeinde als Eigenthümerin des für die Anlage benützten Strassengrundes und der Tramwayunternehmung zu bilden haben Nr. 4, S. 11

Competenz der Administrativbehörden zur Entscheidung über Fragen, welche aus der Ausübung des durch eine Eisenbahnconcession stipulirten staatlichen Einlösungsrechtes sich ergeben . . . . Nr. 9, S. 33

Die Ablehnung der Anordnung einer Localcommission über eine beanspruchte Herstellung begründet keinen Mangel des Verfahrens, wenn eine Verpflichtung der Bahnunternehmung zur Herstellung im Sinne des Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, überhaupt nicht vorhanden ist . . . . Nr. 19, S. 74

Prioritätencuratel.

Die Einbringung der gerichtlich bestimmten Curatelskosten eines für die Besitzer von Theilschuldverschreibungen ge-

richtlich bestellten Curators von der nach § 6 des Gesetzes vom 24. April 1874, R. G. Bl. Nr. 49, zum Ersatze derselben verpflichteten Bahn erfolgt im ausserstreitigen Verfahren durch einen Zahlungsauftrag des Curatelsgerichtes, und bedarf es hierzu nicht der Betretung des Klageweges Nr. 22, S. 81

Eisenbahnbau, Enteignung.

Bei Schlepphahnen, für welche das Expropriationsrecht weder in Anspruch genommen wird, noch auch in Anwendung kommt, ist der Strasseneigenthümer berechtigt, seine Zustimmung zur Strassenbenützung durch die Bahnanlage von beliebigen Bedingungen abhängig zu machen, sofern diese gegen positive Gesetze nicht verstossen. Eine Beanständung oder Zurückweisung gesetzlich zulässiger Bedingungen seitens der Staatsbehörde kann in dem Falle nicht erfolgen, wenn zwischen den Parteien ein Widerstreit nicht besteht. Die Competenz des Handelsministeriums zur Genehmigung des Bahnbaues kann durch Parteienunciationen nicht ausgeschlossen werden . . . Nr. 8, S. 28

Beiziehung des Pächters enteigneter Grundstücke zu den Erhebungen behufs Feststellung der Entschädigung. Zuerkennung einer Entschädigung an solche Pächter für die ihnen durch die Enteignung verursachten Nachtheile . . Nr. 20, S. 76

Unzulässigkeit des selbständigen Recurses gegen Zwischenbescheide im Verfahren zur Feststellung der Entschädigung für enteignete Grundflächen . . . . Nr. 21, S. 79

Der Anspruch auf Ersatz der dem Enteigneten im Verfahren zur Feststellung der Entschädigung erwachsenen Kosten kann gegen die Bahnunternehmung im Klagewege nicht geltend gemacht werden, wenn darüber bereits im ausserstreitigen Feststellungsverfahren eine Entscheidung gefällt worden ist . . . . Nr. 26, S. 90

Klagen wegen Schadloshaltung für einen zu Bahnzwecken enteigneten, amtlich bestimmten Kohlenschutzpfeiler gehören zur gerichtlichen Zuständigkeit . . . . Nr. 32, S. 112

Zuerkennung einer Entschädigung für Betriebserschwernisse infolge der anlässlich einer Stationserweiterung nothwendigen Wegumlegung, falls durch rechtskräftige Entscheidungen der Verwaltungsbehörden festgestellt ist, dass der zu Entschädigende sich im thatsächlichen Besitze des Wegerechtes befunden hat . . . . Nr. 39, S. 136

Competenz der politischen Behörden zur Erhebung der durch den Bestand einer Eisenbahn den Adjacenten an ihrem Eigenthume verursachten Schäden und zur Entscheidung der diesfälligen Schadenersatzansprüche . . . . Nr. 41, S. 151

Zufahrtsstrassen.

In Betreff der Erhaltung der bereits vor Wirksamkeit des Gesetzes vom 18. April 1886, L. G. B. Nr. 38, errichteten Eisenbahnzufahrtsstrassen sind nicht die Concurrenznorm dieses Gesetzes, sondern die hinsichtlich der Erhaltung

dieser Strassen bestehenden besonderen Rechtsverhältnisse maassgebend. (Böhmen.) . . . . Nr. 29, S. 100

Thatsächliche und rechtliche Voraussetzungen für die Erklärung eines Privatweges zu einer Eisenbahnzufahrtsstrasse. Ausschliessliche Competenz der autonomen Organe zu einer solchen Erklärung. Feststellung der Concurrenzfactoren und Repartition des Erhaltungsaufwandes. (Steiermark.) . . . . Nr. 30, S. 102

Voraussetzung eines wenngleich provisorischen Concurrenzerkenntnisses für die Erhaltungspflicht einer Eisenbahnzufahrtsstrasse ist zunächst die in einem ordnungsmässig durchgeführten Verfahren erfolgte Feststellung des Concurrenzobjectes und der Concurrenzfactoren. (Tirol.) . . . Nr. 33, S. 114

In Absicht auf die Verpflichtung zur Concurrenz für die Herstellung von Eisenbahnzufahrtsstrassen ist vom Landesausschusse in jedem Concurrenzfalle vor allem zweifellos festzustellen, in wessen Interesse der betreffende Eisenbahnstationsplatz errichtet wurde. (Istrien.) . . . . Nr. 44, S. 156

Haftpflicht für körperliche Verletzungen.

Die Rente für die Witwe und der Erziehungsbeitrag für die Kinder des bei einer Zugsentgleisung getödteten Bahnbediensteten sind unter Berücksichtigung der ihnen aus dem Pensionsfonds der Bahn zukommenden Beträge zu bemessen. Erwerbsunfähige Kinder des Verunglückten haben dann keinen Anspruch auf ein besonderes Versorgungscapital, wenn auch der Verunglückte nach seinem Familienstande und seinen Einkommensverhältnissen nicht im Stande gewesen wäre, ihnen ein solches zu hinterlassen . . . . Nr. 6, S. 17

Zulässigkeit des Zeugenbeweises zum ewigen Gedächtnisse über die Thatumstände eines Unfalles, wenn zu befürchten ist, dass sich die Zeugen in der Folge wegen Verstreichens geraumer Zeit seit dem Unfalle an einzelne Thatumstände nicht mehr genau erinnern könnten . . . . Nr. 10, S. 36

Nach dem Gesetze vom 20. Juli 1894, R. G. Bl. Nr. 168, findet das Eisenbahnhaftpflichtgesetz auf diejenigen Körperverletzungen und Tödtungen von Eisenbahnbediensteten, welche nach dem 8. August 1894 als dem Zeitpunkte des Inkrafttretens ersteren Gesetzes durch eine Ereignung im Verkehre einer mit Dampf betriebenen Eisenbahn eingetreten sind, Anwendung, und sind daher Klagen, welche auf Grund des Haftpflichtgesetzes bei dem durch dasselbe privilegirten Gerichtsstand und in dem durch dasselbe ausnahmsweise statuirten Summarverfahren überreicht werden, nicht a limine abzuweisen . . . . Nr. 12, S. 41

Den Kindern des bei einem Bahnunfalle Getödteten kann, wenn letzterer eine Besserung seiner materiellen Lage zu gewärtigen gehabt hätte, mit Rücksicht auf die Vortheile, welche die Kinder hieraus gezogen haben würden, ausser der den Bezügen des Vaters entsprechenden Rente noch ein besonderes Entschädigungscapital zuerkannt werden . Nr. 13, S. 43

§ 1325 a. b. G. B. fordert nicht vollständige Erwerbsunfähigkeit, sondern lediglich die Untauglichkeit zu dem Gewerbe, in dem sich der Verletzte ausgebildet hat, oder zu dem Berufe, dem er sich gewidmet hat. Berücksichtigung der Einnahmen eines Locomotivführers an Kohlenersparnissprämien bei Bemessung des Verdienstentganges. Recht der Eisenbahn von der zuerkannten Rente jene Beträge in Abzug zu bringen, welche sie dem Verletzten nach dem Unfalle an Gehalt, Quartiergeld u. s. w. weiterbezahlt hat Nr. 17, S. 63

Den Eltern des bei einem Bahnunfalle Getödteten steht nur dann ein Ersatzanspruch zu, falls dieselben zur Zeit des Unfalles in Nothlage waren und von dem Verunglückten unterstützt wurden . . . . Nr. 27, S. 93

Aus den von einem verletzten Reisenden unmittelbar nach dem ihm zugestossenen Unfalle Bahnbediensteten gegenüber über Befragen gemachten Aeusserungen kann ein aussergerichtliches Geständniss desselben über eigenes Verschulden an dem Unfalle abgeleitet werden . . . . . Nr. 31, S. 105

Das die Beweisaufnahme zum ewigen Gedächtnisse durch Sachverständige über den Gesundheitszustand des Beweisaufnahmsgegners bewilligende Gericht kann den letzteren verhalten, vor Gericht zu erscheinen und ihm unter Strafandrohung die Pflicht auferlegen, sich für die Beweisaufnahme dem Gerichte zur Verfügung zu stellen . . . . Nr. 35, S. 121

Die Witwe des bei einem Bahnunfalle Getödteten ist ohne Genehmigung der Vormundschaftsbehörde nicht legitimirt, auch namens ihrer minderjährigen Kinder die Schadenersatzklage gegen die Eisenbahn anhängig zu machen. Von der der Witwe eines Bahnbediensteten zuerkannten Rente ist die ihr aus dem Pensionsfonds der Bediensteten zukommende Pension in dem Falle nicht abzurechnen, wenn dieser Fonds zum Theile auch durch Gehaltsrücklässe der Bediensteten gebildet wird . . . . Nr. 38, S. 132

Bemessung der Rente für die Witwe des durch eine Ereignung im Verkehre verletzten Bahnbediensteten nach der Höhe seiner letzten Activitätsbezüge, auch wenn er mittlerweile pensionirt wurde. Nichtberücksichtigung der Meilengelder und Ersparnissprämien bei Bemessung dieser Rente Nr. 40, S. 146

Competenz der städt.-deleg. B. G. zur Bewilligung und Durchführung eines Beweises zum ewigen Gedächtnisse über den Stand der einer Person, durch eine Ereignung im Eisenbahnverkehre, zugestossenen Verletzungen . . . Nr. 42, S. 154, Nr. 43, S. 155

Frachtrecht.

Klagen aus relativen Handelsgeschäften gegen die k. k. Staatsbahnen gehören zur Judicatur der Handelsgerichte . . . Nr. 1, S. 3

Bei vorläufiger Einlagerung des Frachtgutes nach § 55 B. R. haftet die Bahn für die Beschaffenheit desselben nur gegenüber dem Absender, und zwar nach Maassgabe des mit demselben getroffenen Abkommens. Der Empfänger kann diese Haftung nicht kraft eigenen Rechtes, sondern

nur dann und insoweit geltend machen, als ihm der Absender seine bezüglichen Rechte abgetreten hat . . . . Nr. 5, S. 14

Der Versender, welchem das Verladen einer Sendung gepressten Heues auf offenen Bahnwagen obliegt, ist für alle Folgen mangelhafter Verladung dann directe und persönlich haftbar, wenn er die Verladevorschrift, welche in den Versandtstationen zur Einsicht der Parteien aufzuliegen hat, kennt und dennoch vorschriftswidrig verladet, beziehungsweise seine Leute, welche die Verladung besorgen, nicht entsprechend beaufsichtigt . . . . Nr. 7, S. 23

Klagen gegen das Eisenbahnärar, welche Forderungen aus einem mit den Staatsbahnen abgeschlossenen Frachtgeschäfte betreffen, gehören zur Zuständigkeit der Handelsgerichte . . . . Nr. 18, S. 73

Frachterstattungsansprüche, welche darauf gegründet werden, dass die Bahn einen zwar richtigen und für die betreffende Sendung bestehenden Tarif, aber nicht den günstigsten Tarif angewendet hat, erlöschen nach § 90 B. R. durch vorbehaltlose Zahlung der Fracht und Annahme des Gutes . . . . Nr. 23, S. 82

Das Entspringen eines Hundes während der Beförderung desselben auf der Eisenbahn ist ein Schaden, welcher aus der mit der Beförderung lebender Thiere verbundenen besonderen Gefahr hervorgeht und wird bis zum stricten Beweis des Gegentheiles vermuthet, dass der Schaden aus dieser Gefahr entstanden ist . . . . Nr. 24, S. 84

Eine Bahn kann nur insoweit auf Rückstellung einer zu viel erhobenen Frachtgebühr belangt werden, als es sich um eine von ihr auf dem Frachtbriefe vorgenommene Frachtberechnung handelt . . . . Nr. 25, S. 88

Gusseiserne Schwungräder gehören nicht zu den leichtgebrechlichen Gegenständen im Sinne des § 67 des B. R. vom Jahre 1874 (§ 77 des B. R. vom Jahre 1892), für welche die Haftung der Eisenbahn beschränkt ist. Zulässigkeit der Auftragung des irreferiblen Haupteides an die Eisenbahn über den Zustand eines unverpackten Frachtgutes im Zeitpunkte der Einladung in den Eisenbahnwagen . . . . Nr. 28, S. 95

Für die Haftung wegen unrichtiger Ausfolgung eines Frachtgutes sind bei dem Abgange besonderer Bestimmungen dieselben Normen anzuwenden, wie sie für die Haftung im Falle des Verlustes des Frachtgutes bestehen. Das Betriebsreglement vom 10. December 1892 ist einem Gesetze gleich zu achten. Die Bestimmungen dieses Betriebsreglements finden auf eine vor Beginn der Wirksamkeit desselben begonnene Verjährungsfrist für Forderungen aus dem Frachtgeschäfte keine Anwendung . . . . Nr. 37, S. 126

Bei Sendungen mit überwiesener Fracht hat der Adressat, wenn er das Gut übernimmt, nicht bloss die eigentlichen Frachtgebühren, sondern auch etwaige Frachtzuschläge für Ueberlastung des Wagens u. s. w. zu bezahlen . . . Nr. 45, S. 157

Personalfragen.

Die bei einer Eisenbahngesellschaft bestehenden Invaliditäts- und Unterstützungscassen für Bedienstete, zu welchen auch die Mitglieder Beiträge leisten, qualificiren sich als unter die Bestimmungen des kaiserl. Patentes vom 26. November 1852, R. G. Bl. Nr. 252, fallende Versicherungsvereine. Bei der Genehmigung oder Umänderung der Statuten eines solchen sind die Behörden nach freiem Ermessen vorzugehen berechtigt . . . . Nr. 2, S. 5

Die Meilengelder der Locomotivführer sind von der Executionsführung befreit. Die Bahngesellschaften sind jederzeit berechtigt, eine gesetzwidrige Execution auf Bezüge ihrer Bediensteten anzufechten . . . . Nr. 34, S. 119

Ein nach Uebernahme des Betriebes der Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Eisenbahn durch den Staat von den Gesellschaften dieser Eisenbahnen im ausschliesslichen Gesellschaftsdienste bestellter Director gehört nicht zu dem Dienstpersonale der Prag-Duxer Eisenbahn im Sinne des § 7 des Einlösungsvertrages vom 25. Juli 1892 . . . . . Nr. 36, S. 122

Steuern und Gebühren.

Feststellung der Steuerpflichtigkeit der von den Angestellten einer Privateisenbahnunternehmung bezogenen „Quartiergelder" und „Functionszulagen" . . . . Nr. 14, S. 50

Die in Accord genommene Gewinnung und Verbringung von Schotter aus den im Eigenthume einer Eisenbahngesellschaft stehenden Schottergruben und für Zwecke dieser Gesellschaft qualificirt sich als erwerbsteuerpflichtige Unternehmung, deren Gegenstand jedoch nicht eine in die III. Hauptbeschäftigungsabtheilung einzureihende „besondere Gewerbegerechtigkeit" bildet . . . . Nr. 15, S. 55

Strafrecht.

Die Verurtheilung wegen des Verbrechens der versuchten Verleitung zur öffentlichen Gewaltthätigkeit durch boshafte Beschädigung einer Trambahn, lässt den Thäter als eine die Sicherheit der Person und des Eigenthumes gefährdende Person erscheinen, und rechtfertigt die Ausweisung des Verurtheilten aus dem Polizeirayon, in welchem die Trambahn liegt . . . . Nr. 11, S. 39

Processuale Fragen.

Hierüber siehe: Nr. 1, S. 3; Nr. 8, S. 28; Nr. 9, S. 33; Nr. 12, S. 41; Nr. 18, S. 73; Nr. 22, S. 112; Nr. 28, S. 95; Nr. 31, S. 105; Nr. 32, S. 112; Nr. 35, S. 121; Nr. 41, S. 151; Nr. 42, S. 154; Nr. 43, S. 155.

Verschiedenes.

Die Entscheidung über die Statthaftigkeit oder Nichtstatthaftigkeit von Betriebseinrichtungen bestehender Tramwayanlagen (Bestreuen des Pflasters zwischen den Schienen,

im sogenannten Troge, mit Sand) fällt nicht in die Competenz der autonomen Verwaltungsorgane, sondern in jene der zur Ueberwachung und Regelung des Pferdebahnbetriebes berufenen staatlichen Behörden . . . . Nr. 3, S. 8

B. Ungarische Judicate.

Haftpflicht.

Die Forderung auf Entschädigung wegen einer bei einem Bahnunfalle erlittenen Verletzung verjährt nach Ablauf von drei Jahren vom Tage des eingetretenen Unfalles. Die Verjährung wird nur durch die Anstrengung der Entschädigungsklage beim Civilgerichte, nicht aber durch die Anzeige der erlittenen Verletzung bei der strafgerichtlichen Verhandlung über den betreffenden Bahnunfall unterbrochen Nr. 50, S. 171

Frachtrecht.

Die Rückerstattung einer mehrgezahlten Fracht kann nur von derjenigen Bahnunternehmung verlangt werden, welche die Frachtgebühr wirklich eingehoben hat . . . . Nr. 51, S 172

Gemäss dem Berner internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr hat bezüglich der nach dem Auslande verfrachteten Güter, wenn ihrer Ablieferung ein Hinderniss entgegensteht, das Verfahren nach den für die Abgabsbahn maassgebenden gesetzlichen Bestimmungen zu erfolgen; daher kann in einem solchen Falle auch in Ungarn das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch und das Betriebsreglement des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen zur Geltung gelangen . . . . Nr. 53, S. 174

Strafrecht.

Die thätliche Beleidigung eines Bediensteten der k. k. österreichischen Staatseisenbahnen durch einen ungarischen Staatsangehörigen ist nach den diesbezüglich milderen Bestimmungen des österreichischen Strafgesetzes zu beurtheilen . . . . Nr. 46, S. 165

Der § 438 des ungarischen Strafgesetzes findet nicht nur auf die mit Dampf, sondern auch auf die durch eine andere mechanische Kraft, jedoch nicht auch auf die durch einen animalischen Motor betriebenen Eisenbahnen Anwendung. Eine mangelhafte Vorkehrung der Unternehmung bildet nur einen Milderungsumstand rücksichtlich der an einem diesbezüglichen Bahnunfall Schuldtragenden . . . . Nr. 49, S. 170

Ein nach dem Herabschneiden der Plomben in einem durch solche verschlossenen Wagen verübter Diebstahl ist, ohne Rücksicht auf den Werth der gestohlenen Gegenstände, als Verbrechen zu bestrafen . . . . Nr. 52, S. 173

Processuale Fragen.

Klagen gegen die ungarischen Staatsbahnen sind gegen die Direction der ungarischen Staatseisenbahnen und nicht gegen eine Betriebsleitung derselben anzustrengen . . . Nr. 47, S. 166

Die sicherstellungsweise Execution ist unter den Beschränkungen der G.-A. LX und LXI ex 1881 auch gegen eine Eisenbahnunternehmung zulässig . . . . Nr. 48, S. 168

Berichtigungen.

S. 41, Zeile 2 von unten, ist das Wort „keine" zu streichen.

S. 42, Zeile 2 von oben, soll es heissen „nicht a limine" statt „a limine".

S. 76, Zeile 3 von unten, soll es heissen „1895" statt „1896".

S. 84, Zeile 18 von unten, soll es heissen „1895" statt „1885".

S. 156, Zeile 8 von unten, soll es heissen „Gesetz vom 8. November" statt „vom 18. November".

K. u. k. Hofbuchdruckerei Carl Fromme in Wien.

Beilage zur „Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der österr.-ungar. Monarchie".

Alphabetisches

SACHREGISTER

zu den

eisenbahnrechtlichen Entscheidungen

der

österreichischen und ungarischen Gerichte

(Heft I bis IX, Jahrgang 1887 bis 1895).

WIEN. PEST. LEIPZIG.
A. HARTLEBEN'S VERLAG.

K. u. k. Hofbuchdruckerei Carl Fromme in Wien.

I. Oesterreichische Judicate.

(Die römischen Ziffern beziehen sich auf das Heft, die arabischen auf die Seitenzahlen.)

Absender, Legitimation zu Ersatzforderungen gegen die Bahn VII, 102.
Absperrschranken, siehe Bahnschranken.
Abstürzen vom Zug, Selbstverschulden IV, 49.
Ackergründe, Bewerthung bei Enteignung IV, 137; VI, 35.
Activitätszulage, Berücksichtigung bei Bemessung des Verdienstentganges V, 19.
Administrativbehörden. Competenzabgrenzung gegen autonome Behörden: Bezirksstrassen, Beitragsleistung VII, 140; Gewerbebehörden und Handelsministerium, Competenzgrenze VI, 56; Haltestellen. Festsetzung der Zahl und Lage I, 28; Handelsministerium, Unzulässigkeit des Competenzausschlusses durch Parteienunciation IX, 28; Pferdebahn, Entscheidung über die Zulässigkeit von Betriebseinrichtungen IX, 8; Strassenumlegung VI, 51; Trottoirherstellung, auf einem von einem Tunnel unterfahrenen Grundstücke VII, 133; Wasserleitung, Auftrag zur Herstellung aus Feuerpolizeirücksichten VIII, 6; Zufahrtsstrassen, Initiative zur Herstellung I, 37.
— Competenzabgrenzung gegen Gerichte: Bahnübergang, Fortbestand I, 8; Baubehörden, ausschliessliche Competenz in Baufragen VII, 83; Bermen, Betreten von I, 89; Caution, Verfall bei Nichteinhaltung der Concession IV, 54; Einlösungsrecht, Ausübung IX, 33; Gehen, Fahren und Viehtrieb über den Bahnkörper, Beschwerden anlässlich I, 67; Niveauübergang, Sperrung eines. kein Gegenstand civilrechtlicher Klage V, 116; Schadenersatzanspruch der Anrainer für durch den Bahnbestand verursachte Schäden IX, 151; Strassenangelegenheiten, streitige, aus dem Vertragsverhältnisse zwischen Gemeinde und Pferdebahnunternehmung VII, 54; Staatsgarantie, Ansprüche aus der VI, 101; Vorarbeiten. Streitigkeiten aus Anlass der I, 95; Waldbrand, Schadenersatzverhandlungen und Schadenerhebung VII, 64; Wegübersetzung, Entschädigung wegen Nachtheilen infolge Auflassung III, 117.
Adressat, Haftung für Frachtzuschläge wegen Wagenüberlastung bei überwiesener Fracht IX, 157.
Aerar, Haftung für Unfälle auf vom Staate betriebenen Privatbahnen V, 47; VIII, 3.
Alimentation der Hinterbliebenen Eltern, Anspruch auf IX, 93; Kinder Anspruch auf VIII, 20; IX, 17, 43; Verjährung des Anspruches auf II, 141.
Amtsgewalt, Missbrauch der, seitens eines Staatsbahnbeamten IV, 30.
— Verleitung zum Missbrauch der, II, 97.
Anrainer, Ersatzansprüche wegen der ihnen durch den Bahnbestand verursachten Schaden IX, 151.
— Genehmigung eines Wegauflassungsprojectes kein Präjudiz für Rechte der V, 38.

Arbeiter, Beförderung in hierzu ungeeigneten Lowries VIII, 126.
— Schutzmaassregeln, ungenügende, zur Sicherheit der II, 91.
Armenprocent bei Versteigerung unanbringlicher Frachtgüter VII, 60.
Aufforderung, allgemeine, an die Bahn zu bestimmtem Vorgehen in künftigen Fällen VIII, 131.
Aufforderungsverfahren, Kostenzuspruch im II, 96.
Aufsichtsräthe, Besteuerung der Bezüge VII, 105.
Aufspringen auf die Locomotive, Selbstverschulden VIII, 97.
Auf- und Abladen, Haftung für Beschädigung eines Gutes beim VII, 6.
Augenschein im Enteignungsverfahren I, 49, 111; II, 53, 131, 170; III, 142.
— Kosten II, 184.
Ausfolgung, unrichtige, des Frachtgutes IV, 3; V, 78; IX, 126.
Ausladen, Verletzung eines Zugbegleiters beim VI, 63.
Ausnahmetarif für Borstenvieh, Anwendung auf Frischlinge VIII, 18.
Aussteigen, Verletzung beim VI, 25.
Ausweisung einer Person aus dem Polizeirayon wegen Bahnbeschädigung IX, 39.
Aviso, unrichtige Zustellung durch die Post II, 15.
Bahnärztliche Zeugnisse, Beweiskraft gegen die Bahn I, 163.
Bahnanlage, Aenderungen der projectgemäss ausgeführten IV, 11.
— Entscheidung über Nothwendigkeit und Zweckmässigkeit der IV, 76.
— Instanzenzug ausgeschlossen bei Entscheidungen über II, 185.
— Schadenersatz wegen mangelhafter Ausführung, Competenz VII, 36.
— Schäden in Folge der VI, 44.
Bahnbauarbeiten, am Orte der Ausübung steuerpflichtig II, 81.
Bahnbedienstete, siehe Personalangelegenheiten und Strafrecht.
Bahnbeschädigung, Ausweisung aus dem Polizeirayon wegen IX, 39.
Bahngeleise, Verletzung beim Betreten VIII, 80.
Bahnhofbauten, Anordnung der Ergänzung der Verhandlung über Ausführung von IV, 27.
Bahnhof, Haftpflicht wegen mangelhafter Beleuchtung VI, 25.
Bahnhofmitbenützung durch eine fremde Bahn, Entscheidung des Handelsministeriums über III, 108.
Bahnhofomnibusse, Gewerbeconcession für III, 42.
Bahneinfriedung, Verpflichtung zur II, 185.
Bahnkörper, Betreten, unbefugtes I, 89; VI, 87.
— Einfriedigung, Verpflichtung zur II, 185.
— Gehen, Fahren und Viehtrieb über den I, 67.
— Unfall bei Reconstruction desselben nach Verkehrseinstellung VII, 108.
Bahnschranken, Diebstahl an Bestandtheilen eines VI, 86.
— Sprengung eines III, 31.
— Unfall durch Herabfallen eines VII, 13.
Bahnübergang, Competenz zur Entscheidung über den Fortbestand I, 8.
Bahnübersetzung, Kosten der Erweiterung III, 139.
Baubehörden. Einfluss auf Eisenbahnbauprojecte VI, 3; Handelsministerium, zuständige Baubehörde I, 87; VI, 95; Competenzeinschränkung auf reine Baufragen VII, 83.
Bauconsens für Bauten auf einer Eisenbahn I, 87; V, 77; VII, 83.
Baugrund, Behandlung eines enteigneten Ackergrundes als VI, 35.
— Bewerthung im Enteignungsverfahren II, 134, 136, 164; VI, 135.
Bauherstellung, Ablehnung der Anordnung einer Localcommission über eine beanspruchte IX, 74.
Bauobject, wegen Feuergefahr zu beseitigendes V, 153.
Bauprojecte, Behandlung VI, 3.

Bauprojectsergänzung, Aenderung I, 18.
Bauunternehmer, Klagen wegen Schäden aus dem Bahnbau gegen III, 110.
— Nichtübertragbarkeit der concessionsmässigen Steuerfreiheit auf den V, 98.
Bauverbot bei vorzeitiger Occupation der enteigneten Gründe III, 106.
Bauvorschriften, formale, für Privatbauten, Anwendbarkeit auf Eisenbahnbauten VI, 3.
Beeidigung für den strafrechtlichen Schutz der Bahnorgane nicht maassgebend II, 28; IV, 16; V, 13.
Begehungscommission, siehe Begehung, politische.
Begehung, politische, Abänderung von Verfügungen bei geänderten Betriebsverhältnissen VI, 7.
— Nichtbehandlung der durch Auflassung einer Uebersetzung bedrohten Privatrechte anlässlich der V, 38; — Vorsorge für Ersatz bei Auflassung einer Wegübersetzung bei der III, 17.
Beiträge der Interessenten zum Bahnbau, politische Execution auf V, 54.
Beitragsleistung, staatliche auf Grund der Concession, Competenz des Reichsgerichtes zur Entscheidung über III, 121.
Beleuchtung, mangelhafte, des Bahnhofes, Haftpflicht VI, 25.
Bergbau, Störung durch Bahnbau V, 120.
— durch Eisenbahnbetrieb VII, 95.
Bermen, Betreten und Befahren I, 89.
Berühmung durch Drohung des Verkaufes nicht übernommenen Altmateriales und der Hereinbringung der Kosten II, 85.
Beschädigung, boshafte, durch Herausreissen eines Grenzpflockes III, 5.
— durch Sprengung einer Bahnschranke III, 31.
Bescheide, gerichtliche, gegen die Staatsbahnen, Zustellung an die Finanzprocuratur VII, 100.
Besitzerwerb. Abmähen und Abweiden, eigenmächtiges, kein Erwerbungsgrund II, 122.
— an enteigneten Grundstücken V 108.
Besitzrechte, private, Erwerb an Bahngrundstücken V, 122.
Besitzstörung durch Absperrung des Zuganges über den Bahngrund II, 21.
— durch bahnseitige Behinderung in Ausübung des Fahrtrechtes VIII, 83.
— durch Behinderung des Betretens oder Befahrens von Bermen I, 89.
— durch Vorarbeiten I, 95; VIII, 47.
— durch vorzeitige Occupation des enteigneten Grundes III, 106.
— durch Wegumlegung II, 55.
— durch Zurücknahme eines ausgefolgten Frachtgutes VIII, 117.
Besitzwechsel, nach erfolgtem Enteignungserkenntniss VI, 97.
Bestechung eines Beamten der k. k. Staatsbahnen keine Verleitung zum Missbrauche der Amtsgewalt VI, 97.
Besteuerung, siehe Steuern.
Betreten, unbefugtes der Bahn, Strafbarkeit I, 89; VI, 86; — Verunglückung infolge, ist Selbstverschulden III, 144.
Betrieb, einheitlicher, von auf verschiedenen Concessionen beruhenden Bahnunternehmen, Steuerpflicht VI, 68.
Betriebseinrichtungen der Pferdebahnen, Beurtheilung ihrer Zulässigkeit IX, 8.
Betriebseinrichtungskosten eines Bahnunternehmens, Einfluss auf die Einkommensteuerbemessung VII, 136.
Betriebsrechnung garantirter Eisenbahnen III, 89.
Betriebsreglement siehe Frachtrecht,
Betriebsübertragung kein Erlöschungsgrund für eine concessionsmässige Steuerfreiheit VI, 57

Betriebsunfall, höhere als nach dem Unfallversicherungsgesetz gebührende Entschädigung bei vorsätzlicher Herbeiführung VIII, 119.
Betriebsverhältnisse, Einfluss ihrer Aenderung auf Verfügungen anlässlich der politischen Begehung VI, 7.
Betrug durch Fälschung eines Viehpasses V, 127.
— durch unbefugte Verwendung von Freikarten I, 100.
Beweisführer, richterliche Bestimmung der Kosten und Beitreibung bei Augenscheinsvornahmen II, 170.
Beweis der Erwerbsunfähigkeit des durch Bahnunfall Verletzten V, 57.
Beweis des Zusammenhanges späterer Krankheiten mit einem Unfall I, 163; VI, 112; VII, 18
Beweis durch Haupteid, siehe Haupteid.
Beweis durch Sachverständige, siehe Sachverständige.
Beweis durch Schätzungseid V, 133; IX, 146.
Beweis durch Zeugen, siehe Zeugenbeweis.
Beweis zum ewigen Gedächtnisse bei körperlichen Verletzungen III, 14.
— Competenz des Realgerichtes II,
— Kosten 132.
II, 171; IV, 148.
— über den Gesundheitszustand des Verletzten IX, 121, 154, 155.
— über Thatumstände eines Unfalles IX, 36.
Bezirksgerichte, städt.-deleg., competent zu Beweisen zum ewigen Gedächtniss V, 46; IX, 154, 155.
Bezüge der Bediensteten, Execution auf I, 65; VI 23.
Böhmen, Zufahrtstrassen III, 11; VIII, 40
Borstenviehtarif, Anwendung auf Frischlinge VIII, 18.
Bösliche Handlungsweise, blosse Vermuthung des Diebstahles des Frachtgutes genügt nicht zur Annahme III, 46.
Cassier, der Staatsbahnen keine Amtsperson nach § 101 Str. G. IV, 30.
Capitalisirung der Unfallsrente VIII, 35.
Cautionsverfall bei Nichteinhaltung derConcessionsbedingungen IV, 54.
Cession der Ansprüche aus dem Frachtvertrage III, 46; VII, 102.
Communicationen, Wiederherstellung durch Bahnbau gestörter V, 150.
Condictio indebiti der Eisenbahn gegen den Grundeigenthümer bei Angabe einer grösseren als der wirklichen benöthigten Fläche in der Quittung um den Einlösungspreis III, 25.
— gegen den wegen dauernder Erwerbsunfähigkeit Entschädigten bei Antritt eines Dienstpostens III, 40.
Concessionswesen, Cautionsverfall IV, 54; Concessionsübertragung VIII, 9; Einlösungsrecht, concessionsmässiges IX, 33; Gemeinnützigkeit eines Bahnunternehmens II, 113; IV, 37, 118; Heimfallsrecht, concessionsmässiges VI, 71; VIII, 9; Militärtarif, Anwendung VI, 68; Pferdebahnconcession V, 15; VI, 56; IX, 11; Staatsgarantie, Ansprüche aus der II, 41; IV, 119; V, 101; Tarif, Herabsetzungsrecht, concessionsmässiges I, 13.
Conventionalstrafe, aus dem Frachtgeschäfte, Verjährung IV, 100.
Convertirung von Theilschuldverschreibungen, Curatorbestellung VII, 100.
Couponeinlösungsprovision keine Einkommensteuerabzugspost III, 55.
Curator für Theilschuldverschreibungen. Bestellung eines, bei Abzügen von Prioritätencoupons IV, 25.
— bei Convertirung von Prioritätsanlehen VII, 110.
— bei Einbringung eines Gesuches auf Löschung eines Pfandrechtes für die Besitzer von Theilschuldverschreibungen VI, 66.

Curator, Bestellung bei Aenderung des Tilgungsplanes für Theilschuldverschreibungen II, 74.
— Kosten der Bestellung eines für die Besitzer von Theilschuldverschreibungen IX, 81.
Declaration des Interesses von der Lieferung, Entschädigung gegen Eid des Klägers VIII, 112.
Declaration, falsche, Verjährung des Anspruches auf Conventionalstrafe IV, 100.
Diebstahl an Eisenbahnzugehör, Qualificirung VI, 86.
Dienstbarkeiten, Anmaassung II, 127.
— Eintragung in die Eisenbahnbücher I, 23.
Dienstkündigung III, 82.
Dienstvertrag, schriftlicher, Irrelevanz von Versprechungen ausserhalb des I, 81.
Dienstzeugniss, Ausstellung bei Dienstentlassung V, 69.
Disciplinarerkenntnisse, Recurs an das Handelsministerium IV, 84; — Unzulässigkeit gerichtlicher Ueberprüfung II, 114; III, 122; V, 69.
Disciplinargewalt der Eisenbahndirection I, 91.
Disciplinarsachen, Competenzwahrung der Behörden IV, 84.
Durchlass, Competenz zur Auflassung eines VII, 94.
Ehegatte, Ersatzanspruch bei Tödtung der Frau anlässlich eines Bahnunfalles VIII, 3.
Eidesablegung durch den Stationsvorstand IV, 70.
Eid über eine durch Unfall verursachte Krankheit zu deren Erkenntniss Fachkenntnisse erforderlich sind VII, 18.
Eigenthümer des Frachtgutes, Klaglegitimation VIII, 65.
Eigenthumsübertragung an enteigneten Grundstücken VI, 105.
Eindeckung, feuersichere III, 61; IV, 113; V, 153.
Einfuhrverbot, Uebertretung VI, 49.
Einkommensteuer, siehe Steuern.
Einlagerung, vorläufige des Frachtgutes, Haftung IX, 14.
Einlösungsrecht concessionsmässiges, Competenz der Administrativbehörden IX, 33.
Einlösungsvertrag mit der Prag-Duxer Bahn, Interpretation desselben IX, 122.
Eisenbahnärar, Klagen aus dem Frachtsgeschäfte gegen VIII, 79, 112.
Eisenbahnbau: Bauherstellungen für eine andere Bahn, Regressrecht I, 6; Bergbau, Störung durch Bahnbau V, 120; Beweis zum ewigen Gedächtnisse, anlässlich vom Bauunternehmer vorgenommener Bahnbauarbeiten III, 132; Kosten, anlässlich eines, durch Sprengung baufällig gewordenen Hauses IV, 148; Eindeckung feuersichere III, 61; IV, 113; V, 153; von Gebäuden IV, 113; V, 153; IX, 61; Einfriedung des Bahnkörpers, Verpflichtung zur II, 185; Haltestellen, Festsetzung der Zahl und Lage I, 28; Handelsgericht, Competenz wegen Schäden aus mangelhafter Bahnanlage VII, 34; Mauthbefreiung anlässlich Staatseisenbahnbaues I, 21; projectgemäss ausgeführter Bahnbau, Aenderungen eines IV, 11; Schaden an nicht enteigneten Gründen I, 175; Schaden durch Bahnbau verursacht, auch Subunternehmer kann geklagt werden III, 110; Schleppbahn, Bedingungen für Strassenbenützung IX, 28, Recurs gegen Bewilligung einer VII, 105; Strassengrund, Streitigkeiten wegen Benützung durch Pferdebahn II, 7; Vorarbeiten, Streitigkeiten anlässlich der Vornahme I, 95; Wasserführung, geänderte, Wiederherstellung V, 62; Wassercanäle, Wiederherstellung zerstörter VI, 54.
Eisenbahnbauinteressenten, Beiträge der, Gegenstand politischer Execution V, 54.
Eisenbahnbauunternehmung, Erwerbsteuer VIII, 27.
Eisenbahnbedienstete, siehe Personalangelegenheiten und Strafrecht.

Eisenbahnbetrieb, siehe unter Betrieb-.
Eisenbahnbrücke, Verpflichtung der Eisenbahn zum Umbau VIII, 100.
Eisenbahnbücher: Abschriftertheilung von Originalbeilagen eines Gesuches um Ermittlung der in die — gehörigen VI, 37; Aufforderungsverfahren wegen lastenfreier Abschreibung von Grundstücken, Kostenzuspruch II, 96; Eigenthumsklage, bezüglich eines zu einer im Eisenbahnbuche inliegenden Parcelle gehörigen Grundstückes III, 74; Grundstücke, Ermittlung der in die — gehörigen III, 68, 90.
Eisenbahngrundstücke, Abschriftertheilung von den Originalbeilagen eines Gesuches um Ermittlung der VI, 37.
— Ausübung des Jagdrechtes auf III, 113; IV, 22.
— Besitzerwerb ohne Besitzeinweisung V, 108.
— Besitzrechte, private an V, 122.
— Enteignung neuerliche zu Bahnzwecken IV, 17.
— Nichterwerb des Besitzes durch eigenmächtiges Abmähen und Abweiden der II, 122.
— Verfahren zur Ermittlung der in das Eisenbahnbuch gehörigen III, 68, 90.
Eisenbahnlinien, bücherlich haftende, Verkauf ohne Curatorbestellung für Prioritätenbesitzer V, 113.
Eisenbahnunfall, siehe Haftpflicht.
Eisenbahnzufahrtsstrassen (Böhmen) III, 11; IV, 87; VI, 99; VIII, 40; IX, 100;
(Galizien) I, 37, 113; IV, 10; V, 41, 65;
(Istrien) IX, 156;
(Mähren) VIII, 37;
(Steiermark) IX, 102;
(Tirol) IX, 114.
— Nichtanwendbarkeit des Enteignungsgesetzes auf III, 40.
Eltern, Ersatzanspruch bei Verunglückung des Sohnes IX, 93.
Enteignung: Aufhebung dinglicher und obligatorischer Berechtigungen VIII, 128; — Augenschein I, 49, 111; II, 131; III, 142; — Behandlung von Ackergrund als Baugrund VI, 35; — Besitzeinweisung in enteignete Gründe V, 108; — Besitzwechsel nach ergangenem Expropriationserkenntniss VI, 97; — Bewerthung von Baugründen II, 134, 136, 164; — Competenz des V. G. H. hinsichtlich der Voraussetzungen für die IV, 76; — des Wasserbedarfes II, 37; V, 87; — Eigenthumsübertragung VI, 105; — einzelner Rechte an einer Sache II, 82; — Entschädigung I, 46; IX, 90. Beiziehung des Pächters zu den Verhandlungen IX, 76, Erfolglassung des Entschädigungsbetrages VI, 107, Erlag, gerichtlicher VII, 34, Erlag trotz Recurs gegen Entschädigungserkenntniss III, 71, Feststellung ohne Prüfung der Rechtskraft des Enteignungserkenntnisses V, 40, Recurs II, 20, 164, Sachverständigenbefund II, 172; Verfahren für die Festellung der I, 46; — Erhebungskosten I, 98; — für feuersichere Eindeckung IV, 113; — für Lagerplätze, Competenz IV, 98; — Grundbewerthung im Festungsrayon IV, 145; — Klage auf Zahlung des vertragsmässigen Einlösungsbetrages trotz gerichtlich angesuchter Feststellung der II, 39; — Kosten der VII, 90, 93; — nachträgliche für Eisenbahnzufahrtsstrassen freiwillig abgetretenen Grundes V, 41; — Nichtausschluss der Klage auf vertragsmässige Entschädigung II, 40; — Object I, 51; — Prüfung der Rechtskraft des Enteignungserkenntnisses V, 40; — Recurs gegen die I, 3; II, 20, 164, 177; III, 116; IV, 146, — Sachverständige II, 182; III, 129; IV, 91; VI, 60; — Unzulässigkeit von Einwendungen gegen die Zulassung nachträglicher Enteignungsverhandlung IV, 17; — Verfahrenskosten IV, 17; — Verhandlung, nachträgliche, im verwaltungs-

gerichtlichen Verfahren IV, 17; - Vertheilung des gerichtlich hinterlegten Enteignungsentschädigungsbetrages V, 84; — Vertretung des Pfarrbeneficiatvermögens durch die Finanzprocuratur I, 170; — Vollzug des rechtskräftigen Erkenntnisses IV, 32; — von Aeckern III, 137; — von bereits zu Bahnzwecken dienenden Grundstücken IV, 170; — von Gebäuden, Umfang der Entschädigung I, 98; — von Mühlen III, 142; — von Ufergrundstücken III, 65; — Zufahrtsstrassen, Enteignungsgesetz ohne Anwendung III, 40.

Entspringen eines Thieres aus der Station, Verletzung einer Person VIII, 102.
— eines Hundes während der Beförderung, Haftung, IX, 84.

Erfüllungseid des Klägers über Mangelhaftigkeit einer Bahnanlage VI, 71.

Erkältung auf der Locomotive VIII, 53.
— im Frachtenmagazine V, 66.
— in Ausübung des Dienstes kein Schadenersatz II, 73.
— infolge Nichtfreimachung eines eingeschneiten Zuges II, 108.

Ersparnissprämien, Nichtberücksichtigung bei Bemessung der Witwenrente VII, 26; IX, 146.

Erwerbsteuer, siehe Steuern.

Erwerbsunfähigkeit bei Verletzungen VIII, 20; IX, 63.
— Beweis der Dauer der Fahrt zahlung des Lohnes kein Anerkenntniss der V, 57.
— vor Eintritt der Pensionsfähigkeit VI, 60.

Erziehungsbeiträge, Bemessung unter Berücksichtigung der Bezüge aus dem Pensionsfonds IX, 17.

Ewiges Gedächtniss, siehe Beweis zum ewigen Gedächtniss.

Execution auf Bezüge aus dem Arbeits- und Dienstverhältnisse VIII, 29; — auf Bezüge in öffentlichen Diensten stehender Personen I, 65; IV, 8, 20; VI, 23; VII, 4; VIII, 29; — auf Bezüge von in Privatdiensten dauernd Angestellten IV, 28.
— gesetzwidrige, durch die Bahngesellschaft anfechtbar IX, 119.
— politische, zur Eintreibung von Baubeiträgen III, 9.

Executionsführung, erfolglose, Anzeigerecht der Bahn IV, 20.

Expropriation, siehe Enteignung.

Fahren über den Bahnkörper I, 67
— über Bahnbermen I, 89.

Flügelbahnen, Anwendbarkeit der, Steuerfreiheit der Hauptstrecke auf II, 87.

Fahrtrecht durch einen Eisenbahnviaduct VIII, 83.

Festungsrayon, Enteignung im IV, 145.

Feuerrayon: Eindeckungen, feuersichere, im, Gegenstand der Enteignung IV, 113; — feuersichere Herstellung eines Bauobjectes durch die Bahn V, 153; — Verpflichtung der Bahn zur feuersicheren Eindeckung von Häusern, III, 61.

Finanzprocuratur, Competenz zur Vertretung der k. k. Staatsbahnen II, 78.
— Nichtbeiziehung beim Beweise zum ewigen Gedächtnisse gegen das Eisenbahnärar IV, 68.
— Vertretung des Pfarrbeneficiatvermögens bei Enteignungen I, 170.
— Zustellung gerichtlicher Bescheide gegen die Staatsbahnen VII, 100.

Forstbahnen, Strafrechtlicher Schutz VII, 17.

Frachtbriefstempel III, 98, 147.

Frachtrecht, Avisirung verspätete, durch Verschulden der Bahn II, 15; — unrichtige, durch Verschulden der Post III, 100.
— Auf- und Abladen, Beschädigung beim VII, 6.

Frachtrecht, Ausfolgung des Gutes an Unberufene I, 25; IV, 3; V, 78; IX, 126.
— Ausnahmetarif für Borstenvieh, anwendbar auf Frischlinge VIII, 18.
— Beschlagnahme, gerichtliche, der Sendung, vis major III, 95.
— Besitzstörung durch Zurücknahme der Güter VIII, 117.
— Betriebsreglement einem Gesetze gleich zu achten IX 126.
— Bösliche Handlungsweise III, 46; VI, 89.
— Conventionalstrafe wegen falscher Declaration, Verjährung IV, 100.
— Durchschnittsgewicht, Annahme bei Verlust des Gutes V, 78.
— Einlagerung, vorläufige, Haftung IX, 14.
— Frachtgebührenerstattung VI, 46; VIII, 10, 50, 82 86; IX, 82, 88.
— Frachtgebühren, zu gering bemessene II, 145.
— Frachtzuschläge, Pflicht zur Bezahlung IX, 157.
— Hund, Ersatz für einen entsprungenen IX, 84.
— Klagen gegen das Eisenbahnärar VIII, 79, 112; IX, 3, 73.
— Klaglegitimation für Ansprüche aus dem Frachtvertrage III, 146; VII, 102; VIII, 65.
— Lagerzins, Compensation mit anderen Forderungen VII, 21; — Verjährung IV, 100.
— Lieferzeitentschädigung VIII, 112.
— Lieferzeitüberschreitung wegen Tyresbruch, keine vis major VII, 141.
— Schwungräder, gusseiserne, nicht leicht zerbrechlich IX, 95.
— Selbstentzündung von Flachs I, 3.
— Sequester, Ausfolgung der Güter an IV, 3.
— Transportmittel durch Thiere beschädigt, Beweislast VIII, 16.
— Veräusserung eines nicht reclamirten Gutes II, 162.
Frachtrecht, Verlust des Gutes II, 1, 31, 162; VI, 82.
— Verschleppung, Regressrecht IV, 105.
— Verunreinigung einer Sendung durch Verwendung eines nicht gereinigten Wagens VII, 21;
— „Verzollung an der Grenze", Bedeutung dieser Klausel I. 29.
Frachtzuschlag für Ueberlastung, Einhebung vom Adressaten IX, 157.
Freikarten, Verwendung, unbefugte I, 100.
Functionszulagen, Einkommensteuer IX, 50.
Frachtguteigenthümer, Klaglegitimation VIII, 65.
Frischlinge, Ausnahmetarif für Borstenvieh anwendbar auf VIII, 18.
Galizien, Zufahrtstrassen I, 37, 113; IV, 10; V, 65.
Garantierechnung, siehe Staatsgarantie.
Gebäudeenteignung, Umfang der Entschädigung I, 98.
Gebührenfreiheit, bedingte, für Offerte II, 110.
Gehen über Bahnbermen I, 89.
Fahren und Viehtrieb über den Bahnkörper I, 67.
Gemeindejagd in Materialgräben III, 113.
Gemeingefährlichkeit, Bahnbeschädigung begründet Annahme der IX, 39.
Gemeinnützigkeit einer Bahnanlage, Competenz III, 113; IV, 37, 118.
Generalinpection, Recurse in Disciplinarangelegenheiten IV, 84.
Gerichte, Competenz bei Ansprüchen aus der Staatsgarantie VI, 101.
— Competenz bei Beschwerden wegen Sperrung eines Wegüberganges V, 116.
— Competenz bei Klagen wegen Nichterfüllung der anlässlich des Enteignungsverfahrens übernommenen Verpflichtungen zur Herstellung von Wassercanälen VI, 54.

Gerichte, Competenz bei Klagen wegen Schadloshaltung für einen zu Bahnzwecken enteigneten Kohlenschutzpfeiler IX, 112.
— Competenz bei Klagen wegen Störung des Jagdrechtes III, 113.
— Competenz bei vertragsmässigen Ansprüchen der Gemeinde an Pferdeeisenbahn-Unternehmungen VII, 54.
— Competenz bezüglich Ueberprüfung der Disciplinarerkenntnisse von Eisenbahnen II, 144; III, 122; V, 69.
— Competenz für den Schutz, des Besitzrechtes an Bahngrundstücken V, 122.
Gewerbeangelegenheiten III, 42; VIII, 32.
Gewerbebehörden, Zuständigkeit in Angelegenheit der Pferdebahnen VI, 56.
Gewerbeconcession für Bahnomnibusse III, 42.
Geständniss, aussergerichtliches, abgeleitet aus Aeusserungen des Verletzten nach dem Unfalle IX, 105.
Gewalt, höhere, Lieferzeitüberschreitung durch Tyresbruch VII, 141.
— Annahme bei Hochwasserschäden I, 29; VII, 36.
Gewaltthätigkeit, öffentliche, durch Handanlegung an Bahnbedienstete III, 15, 125, 149.
— durch Herausreissen eines Grenzpflockes III, 5.
— durch Sprengung der Zugschranken III, 31.
Gewichtsabgang bei Reisegepäck VI, 89.
Gläubiger, eidliches Vermögensbekenntniss über Verlangen der (actio Pauliana) II, 3.
Grenzpflock, Herausreissen, Strafbarkeit III, 5.
Grundeinlösungsproject, Vornahme von Aenderungen ohne neuerliches Verfahren II, 82.
Grundeinlösungsvertrag mit der Bauunternehmung, Ansprüche gegen die Bahn III, 25.
— Competenz zur Ueberprüfung der Disciplinarerkenntnisse II, 114; III, 122; V, 69.

Haftpflicht für körperliche Verletzungen

Anwendbarkeit des Haftpflichtgesetzes: Aufladen, Verletzung beim III, 136; Ausladen, Verletzung beim VI, 63; Aussteigen, Verletzung beim VI, 25; Bahnbedienstete, Anwendung auf IX, 41; V, 19; Bahnen im Bau, Unfall auf IV, 111; Bahnschranken, Herabfallen VII, 113; Beleuchtung, mangelhafte, Verletzung infolge V, 125; Einstellung des Verkehres, Unfall nach VIII, 108; Eisenbahnschienen, Unfall beim Befestigen VIII, 45; Fenster, Unfall beim Oeffnen V, 56; Handwerker in Eisenbahndiensten, Verletzung IV, 58; Heizhaus, Unfall im VII, 63; VIII, 53; Lowries, Abladen von II, 9, Beförderung auf — VIII, 126; Maschine, Stoss der, vis major III, 156; VI, 16; Personale, ungenügende Vorsorge für das, bei Elementarereignissen II, 108; Reparaturen, Verletzung bei I, 171; IV, 58; V, 128; Rollwagen, Verletzung durch Zusammenstoss von VIII, 13; Schrecken fällt unter das Haftpflichtgesetz I, 70; Thier, Verletzung durch ein entsprungenes, scheues VIII, 102; Verschieben, Verletzung beim II, 45; III, 22; VII, 125; VIII, 89; Waggonthüre, Zuschlagen durch Wind VI, 108; Witterungseinflüsse II, 108; III, 73; V, 66; VIII, 53; Werkstätte, Verletzung in einer II, 27; Zusammenstösse von Zügen verschiedener Bahnen I, 146.

Schmerzensgeld: Begriff, VII, 125; Bemessung, Grundsätze für die I, 39, 70; II, 45; III, 130; IV, 111; V, 19, 71; VI, 25, 38; VII, 113; VIII, 13, 20, 70, 120;

Schrecken, Einfluss auf die Höhe des I, 39; V, 71; VI, 28; Schmerzen, physische V, 71; Vermögensentschädigung, Einfluss auf die Bemessung des Schmerzengeldes IV, 111; Vermögenslage der haftpflichtigen Bahn von Einfluss auf die Bemessung des Schmerzengeldes V, 119.

Selbstverschulden: Aufspringen auf die Maschine VIII, 97; Betreten, unbefugtes, der Bahn III, 144; Beweis des Selbstverschuldens IV, 49; VIII, 123; IX, 105; Herausspringen aus dem Wagen I, 146; Hinauslehnen aus dem Wagenfenster VII, 74; Nichtentfernung vom Geleise bei herannahendem Zuge VIII, 80; Präsumtion des Selbstverschuldens besteht nicht VI, 10; VIII, 123; Sicherheitsvorschriften, Nichtbeachtung V, 3; Unaufmerksamkeit kein Selbstverschulden III, 35; Verschieben, Verletzung beim II, 45; III, 22, 35; IV, 91; Verunglückung durch Zusammenstoss infolge Befahrens eines falschen Geleises VIII, 70.

Unfallsentschädigung: Aerztliches Honorar V, 19; Alimentation der Hinterbliebenen II, 141; IX, 93; Activitätsbezüge, Berücksichtigung I, 39; V, 19, — bei Bemessung der Witwenrente IX, 146; Armverlust V, 3; Badereise, Kosten V, 19; Capitalisirung der Rente V, 71; VII, 74; VIII, 35; Erlöschen einer Rente IV, 40; Ersparnissprämien, Berücksichtigung VII, 26; IX, 146; Erwerbsunfähigkeit I, 163; II, 60; V, 57; IX, 63; Erziehungsbeiträge, Berücksichtigung IX, 17; Gattin, Erhaltung durch die, kein Grund für Entschädigung VIII, 3; Grundlagen für die Bemessung VIII, 56; Heilungskosten I, 146; II, 166; V, 71; Kinder der Verunglückten, Entschädigung VIII, 20; IX, 17, 43; Meilengelder, Berücksichtigung IV, 49; VII, 26, 74; IX, 146; Pension, Minderung der Bezüge beeinflusst Entschädigung I, 39; Pflegekosten V, 19; Pensionsfonds, Anspruch gegen den, in die Rente nicht einzurechnen V, 133; Quartiergeld, Berücksichtigung VI, 92; VIII, 35; Stundengelder, Berücksichtigung VIII, 53; Verdienstentgang, Bemessung I, 39; VII, 113; Versicherung gegen Betriebsunfälle, Einfluss auf die Unfallversicherung VIII, 119; Witwenrente, Berücksichtigung der Pension IX, 17, 122; — Mässigung der V, 133: — Einklagung einer, nach dem Tode des Verletzten VII, 122; Zinspflicht der Unfallversicherung IV, 49; V, 100.

Sonstiges: Haftpflicht, primäre, der Bahn bei Verschulden des Bahnbediensteten V, 19; Handelsgericht, Competenz II, 80; Krankheitserscheinungen mit der Verletzung zusammenhängend VI, 112; VII, 18, 122; Krankheitserscheinungen, neue, Anlass zur restitutio in integrum IV, 108; Sachverständige, Beiziehung von I, 163; III, 14, 130; VII, 18, 122; Schadenersatzklage der Witwe namens der minderjährigen Kinder IX, 132; Schriftliches Verfahren, Einleitung des, präjudicirt Haftpflichtgesetz nicht V, 128; Staat haftet für Unfälle auf von ihm betriebenen Privatbahnen V, 47; VII, 3; Beweis zum ewigen Gedächtnisse über Gesundheitszustand, Competenz des städt.-deleg. B. G. V, 46; IX, 154, 155, — zur Sicherung der Unfallsumstände IX, 36; Taglohn, Fortzahlung kein Anerkenntniss der Erwerbsunfähigkeit V, 57; Witwenunterstützung, Zusicherung, Relevanz für den Unfallprocess IV, 49; Zeugnisse ärztliche, Beweiskraft I, 63; V, 57.

Haftpflicht für unrichtige Zustellung der Bahnaviso durch die Post II, 15. (S. auch Frachtrecht.)

Haltestellen, Festsetzung der Anzahl und Lage I, 28.

Handanlegen gegen Bahnbedienstete III, 15, 125, 149.

Handelsgericht, Competenz in Haftpflichtfragen II, 80.
— Competenz bei Klagen gegen das Aerar wegen Forderungen aus dem Frachtgeschäfte VIII, 112.
— Competenz bei Entschädigungen wegen Störung des Bergbaues durch Bahnbau V, 120.
— Competenz bei Schadenersatzklagen infolge mangelhafter Ausführung der Bahnanlage VII, 36.
— Competenz bei Klagen gegen das Eisenbahnärar aus dem Frachtgeschäfte VIII, 79, 112; IX, 3, 73.
— Competenz bei Klagen aus dem Frachtgeschäfte der Staatsbahnen IX, 3, 73.
Handelsministerium, Aufforderung, allgemeine. an die Bahn zu bestimmten Vorgehen in künftigen Fällen VIII, 131.
— Competenz bei Vorkehrungen zur Verhütung von Betriebsstörungen I, 18.
— Competenz zur Feststellung der Lage und Zahl der Haltestellen I, 28.
— Competenz zur Ertheilung des Bauconsenses für Bauten auf einer Bahn I, 87.
— Competenz bei Herstellungen für Eisenbahnzwecke IV, 76.
— Competenz betreffs Beitragsleistung der Bahn zur Strassenherstellung nach dem Concessionsgesetze VII, 140.
— Competenz, Entscheidung über Entschädigung wegen Auflassung einer Wegübersetzung III, 117.
— Competenz zur Genehmigung von Wegauflassungsprojecten V, 38.
— Competenz, bezüglich Strassenumlegungen VI, 51.
— Competenz in Angelegenheiten der Pferdebahnen VI, 56.
— Competenz für Bauten auf Bahnen, Zuständige Baubehörde VI, 95.
Handelsministerium, Competenz zu Aenderungen an Hochwasserschutzdämmen VII, 119.
— Competenz zur Auflassung eines Bahndurchlasses wegen Ueberschwemmungsgefahr VII, 94.
— Competenz, zur Auftragung einer Trottoirverstellung auf Bahngrund VII, 113.
— Competenz zur Auftragung der Herstellung einer Wasserleitung auf Bahngrund VIII, 6.
— Competenz zur Beurtheilung des Umfanges der Enteignung für Lagerplätze IV, 98.
— Competenz zur Entscheidung über Nothwendigkeit und Zweckmässigkeit einer Bahnanlage IV, 76.
— Competenz zur Entscheidung über Kosten der Erweiterung einer Bahnübersetzung III, 139.
— Competenz zur Genehmigung des Bahnbaues IX, 28.
Handwerker, der Eisenbahnen, Verletzung bei Wagenreparatur IV, 58.
Haupteid, der Eisenbahn aufgetragener, Ablegung durch den Stationsvorstand IV, 70.
— irreferibler, Auftragung an die Bahn über den Zustand eines Frachtgutes bei Verladung IX, 95.
— Zuschieben an den Präsidenten der k. k. Staatsbahnen VI, 108.
— Zulassung des, über die Unfallsthatsache VII, 113.
Heilungskosten I 146; II, 166; V, 71.
Heimfallsrecht, Gegenstand II, 71.
Heizhaus, Unfälle im VII, 63; VIII, 53.
Herausreissen eines Grenzpflockes, Strafbarkeit III, 5.
Herausspringen aus dem Wagen Selbstverschulden I, 146.
Heusendungen, mangelhafte, Verladung IX, 23.
Hilfslocomotive, Verletzung des Heizers bei Führung der VIII, 70.
Hinauslehnen aus dem Wagen, Selbstverschulden VII, 63.
Hinterbliebene, Pensionsansprüche VI, 60.

Hochwasser, Competenz der Wasserrechtsbehörden zu Aenderung an einem Schutzdamm gegen VII, 119.
Hochwassergefahr, Auflassung eines Bahndurchlasses wegen VII, 94.
Hochwasser, höhere Gewalt VII, 36.
Höhere Gewalt, Beschädigung eines Frachtgutes durch Ueberschwemmung I, 29; Reissen eines Schutzdammes VII, 36.
Hunde, Haftung für Entspringen während des Transportes IX, 84.
Industriegeleise, Semaphore nothwendige Betriebseinrichtungen der II, 93.
Instructionen in Personalangelegenheiten, Rechtswirksamkeit IV, 46.
Interessedeclaration. Lieferzeitüberschreitung wegen Tyresbruch VII, 141; Zuspruch der Entschädigung gegen Eid des Klägers VIII, 112.
Interessentenbeiträge zum Bahnbau, Execution zur Hereinbringung V, 54.
Invaliditäts- und Unterstützungscassen der Eisenbahnen, wann Versicherungsvereine? IX, 5.
Istrien, Zufahrtsstrassen IX, 156.
Jagdgebiet, Unterbrechung durch umfriedetes Bahnhofgebiet III, 43.
Jagdrecht, Ausübung auf Bahngrund III, 113; IV, 22.
Kinder, minderjährige, Anspruch auf besonderes Versorgungscapital IX, 17, 43; — Entschädigung für künftigen Verdienstentgang VIII, 20; — Klagerecht der Witwe namens der IX, 132.
Klagelegitimation, active: des Absenders III, 46; VII, 102; — des Eigenthümers des Frachtgutes VIII, 65; — des Empfängers IX, 14; — der Witwe zur Schadenersatzklage namens der minderjährigen Kinder IX, 132;
— passive: der Bahnverwaltung wegen Zurücknahme einer ausgefolgten Sendung durch den Packer VIII, 117; des Subbauunternehmers wegen Schäden beim Bahnbau III, 110; des Staatseisenbahnärars, wegen Unfällen auf von ihm betriebenen Privatbahnen V, 47. VII, 3.
Körperverletzungen, siehe Haftpflicht.
Kohlenersparnissprämien, Berücksichtigung bei Bemessung des Verdienstentganges IX, 63.
Kohlenschutzpfeiler, Schadloshaltung für zu Bahnzwecken enteignete IX, 112.
Kosten der Enteignung, siehe Enteignungskosten.
Krankheit infolge Unfalles, Beweis durch Sachverständige VII, 3.
Lagerplätze, Enteignung für IV, 98.
Lagerzins: Compensation mit Ersatzforderungen der Partei aus dem Frachtvertrage VII, 21; Verjährung des Anspruches auf IV, 100.
Lebensmittelmagazin der Eisenbahnen, Subsumtion unter die Gewerbeordnung VIII, 32.
Lieferzeit, Ueberschreitung wegen Tyresbruch und unmöglicher Beistellung eines Ersatzwagens VII, 141; Zuspruch der Entschädigung gegen Eid des Klägers VIII, 112.
Localcommission anlässlich einer beanspruchten Herstellung IX, 74.
Localtarif, Anwendung VI, 46.
Lohn, Fortzahlung kein Anerkenntniss der Erwerbsunfähigkeit V, 57.
Lowries, Arbeiterbeförderung auf hierzu ungeeigneten VIII, 126.
— Unfall beim Abladen von II, 9.
Mähren, Zufahrtsstrassen V, 41; VIII, 37.
Maschinführer, Bedenklichkeit der Zeugenaussage V, 50.
Materialgräben, Ausübung des Jagdrechtes in III, 113; IV, 22.
Mauthbefreiung für Fuhren zum Baue von Staatsbahnen I, 21.
Meilengelder, Berücksichtigung bei Unfallsentschädigungen VII, 26, 74.
— bei Witwenrenten IV, 49; V, 133; IX, 146.
— Unzulässigkeit der Execution auf IX, 119.

Militärtarif, Voraussetzung für die Anwendung VI, 68.
Mitbenützung eines Bahnhofes durch eine fremde Bahn; Competenz des Handelsministeriums III, 108.
Mitbetrieb einer steuerfreien Eisenbahn durch eine steuerpflichtige Bahnunternehmung VI, 31.
Mühlen, Enteignung III, 142.
— Entschädigung für Werthminderung durch Wasserentzug V, 87.
Obrigkeit, Eisenbahnbedienstete keine im Sinne § 68 Str. G., II, 28.
Offerten, bedingte Gebührenfreiheit II, 110.
Occupation, vorzeitige, des enteigneten Grundes III, 106.
Pachtverhältniss, Auflösung durch Enteignung VIII, 128.
— Beiziehung des Pächters zu den Entschädigungserhebungen IX, 76.
Parallelwege, private. Besitz an V, 122.
Passivlegitimation, siehe Klagslegitimation.
Pension, Ansprüche auf II, 60; III, 82; Einfluss auf die Unfallsentschädigung I, 39; IV, 49; IX, 132; Einstellung in die Betriebsrechnung III, 89.
Personalangelegenheiten, Beeidigung eines Bahnbediensteten zum strafrechtlichen Schutz nicht erforderlich II, 28; IV, 16; V, 13; Bestechung eines Staatsbahnbeamten II, 97; IV, 30; Dienstposten, systemisirter, Begriff IV, 46; Dienstvertrag, Versprechungen ausserhalb desselben I, 81; Dienstzeugniss, Anspruch V, 69; Disciplinarangelegenheiten I, 91; II, 144; III, 122; IV, 84; V, 69; Execution auf Bezüge I, 65; IV, 8, 28; VI, 23; VII, 4; VIII, 29; IX, 119; Gläubiger, Schutz gegen fraudulose Handlungen der Staatsbahnbeamten (actio Pauliana) III, 3; Invaliditäts- und Unterstützungscassen sind Versicherungsvereine IX, 5; Kündigung III, 82; Personalinstruction, bindende Norm IV, 46; Stationsleiter, zur Personalaufnahme nicht befugt IV, 77; Wagenkuppler, Amtsperson IV, 16; Widerstand gegen Bahnbedienstete III, 15, 125, 149.
Pfandrecht, siehe Prioritätencuratel.
Pfarrbeneficiatvermögen, Vertretung bei Enteignung I, 170.
Pferdeeisenbahnen, Bauliche Herstellungen IV, 103; Betriebseinrichtungen, Verfügungen über VI, 56; IX, 11; Competenzfragen II, 7; IV, 103; VI, 56; VII, 54; IX, 8; Concessionsübertragung auf eine andere Unternehmung VIII, 9; Strassengrundbenützung, Streitigkeiten wegen II, 7; Wagentypen, Genehmigung neuer VII, 54; IX, 8.
Politische Begehung, siehe Begehung.
Politische Behörden, Competenz der. Anrainer, Schadenersatzansprüche durch Bestand einer Bahn verursacht IX, 151; Bahn körper, Betreten des, Strafbarkeit VI, 87; Bahnübergang, Fortbestand eines I, 8; Gemeinnützigkeit einer Bahnanlage IV, 37; Pferdebahnen IV. 103; VI, 56; Vorarbeiten, Streitigkeiten wegen Vornahme I, 95; Waldbrand, Entschädigung für III, 64; Wasserführung, geänderte, Wiederherstellung V, 62. Siehe auch Administrativbehörden.
Politische Execution, zur Eintreibung von Baubeiträgen III, 9.
Postbedienstete, Haftung der Bahn für körperliche Verletzung VI, 16; VII, 125.
Post, Haftung für unrichtig ausgefolgte Avisi I, 55.
Postmeisterprivileg, Entschädigung für Beschränkung infolge einer Eisenbahnconcession II, 15.
Prag-Duxer Bahn, Interpretation des Einlösungsvertrages IX, 122.
Projectsänderungen I, 18.
Prioritätencuratel: Bahnlinien, Verkauf für Prioritätsanlehen haftender V, 113; Convertirung von Prioritätsanlehen VII, 110; Curatelskosten, Einbringung IX, 81;

Pfandrecht, Löschung eines für Prioritätsbesitzer haftenden VI, 66; Prioritätscoupons, Abzüge IV, 25; Tilgungsplanänderung bei Theilschuldverschreibungen II, 74.

Privatbahnen, Disciplinarangelegenheiten, Recurse in IV, 84; Execution, unmögliche, in Bezüge, Anzeigerecht IV, 20; Functionszulagen und Quartiergelder, Steuerpflicht IX, 50; Militärtarif, Anwendung nach den auf den österreichischen Staatsbahnen geltenden Normen VI, 68; Steuerpflicht der Bezüge von Aufsichts- und Verwaltungsräthen VII, 105; Unfälle auf vom Staate betriebenen V, 47; VII, 3.

Provisionsfondsbezüge, von der Witwenrente nicht abzuziehen V, 133.

Realgericht, Competenz bei Beweisaufnahme zum ewigen Gedächtnisse II, 132; — bei Erfolglassung einer hinterlegten Enteignungsentschädigung V, 84; — für Eigenthumsklagen bezüglich der in das Eisenbahngrundbuch gehörenden Grundstücke III, 74.

Rechte, einzelne, an einer Sache, Gegenstand der Enteignung II, 82.

Rechtskraft des Enteignungserkenntnisses IV, 32.

Refactiepublication, Interpretation VIII, 30.

Regresspflicht der Eisenbahn für an ihrer Stelle bewirkte Bauherstellungen I, 6.

Reichsgericht, Competenz bei Beanspruchung concessionsmässiger Beitragsleistungen des Staates III, 121; — bei Garantieansprüchen II, 41.

Reingewinn, Steuerbemessung vom vollen VI, 31.

Reisegepäck, bösliche Handlungsweise bei Gewichtsabgang VI, 89.

Reconstruction des Bahnkörpers nach Verkehrseinstellung, Unfall bei VIII, 108.

Recurs gegen Bewilligung von Schleppbahnen VIII, 105; — gegen Enteignungserkenntnisse III, 116; Recurs gegen Entschädigungserkenntnisse bei der Enteignung II, 20, 131, 164; III, 71; — gegen Erhebungsfeststellungen bei der Enteignung I, 175; II, 177; — gegen Zwischenbescheide im Enteignungs-Entschädigungsverfahren IX, 79.

Recurskosten im Enteignungsverfahren IV, 146.

Rollbahnen, strafrechtlicher Schutz VII, 17.

Rollwagen, Verletzung beim Zusammenstoss von VIII, 13.

Sachverständige, Beiziehung im Enteignungsverfahren II, 172, 182; VII, 91; Beweis über den Gesundheitszustand des Verletzten I, 163; III, 14, 130; VII, 3, 14; Erneuerung des Beweises VII, 122; Sachverständigenbeweis zum ewigen Gedächtniss, ohne Beiziehung der Finanzprocuratur IV, 68.

Schadenersatz an Adjacenten wegen Schäden infolge des Bahnbestandes IX, 151; — bei Ausfolgung des Frachtgutes an Nichtberechtigte V, 78; — bei fehlerhafter Weganlage VI, 71; VII, 36; — bei Waldbrand infolge Bahnbetrieb III, 64; — für enteignete Kohlenschutzpfeiler IX, 112; — seitens des Bauunternehmers beziehungsweise des Subbauunternehmers anlässlich eines durch die Bahnherstellung zugefügten Schadens III, 110. Siehe auch Bahnanlage, Frachtrecht und Haftpflicht.

Schätzungseid bei Bemessung der Unfallsentschädigung V, 133. IX, 146.

Schienenaufladen, Verletzung eines Arbeiters beim III, 136.

Schienenbefestigen, Verletzung des Arbeiters beim VIII, 45.

Schleppbahnen, Bedingungen für die Strassenbenützung IX, 28; Nichtübergang des Vertrages über Errichtung auf die Rechtsnachfolger V, 42; Recurs gegen Bewilligung der Anlage VIII, 105

Semaphore, Nothwendigkeit der

Anschaffung und Aufstellung II, 93; Steuerfreiheit II, 87; VII, 56.
Schmerzensgeld, Ausmaass II, 45; III, 130; V, 3; Begriff VII, 125; Momente, berücksichtigungswerthe, bei der Bemessung I, 39; IV, 111; V, 19, 71; VI, 38, 92; VII, 113; VIII, 13, 20, 70, 126.
Schottergewinnung aus Bahngruben, Erwerbsteuer IX, 55.
Schrecken. Einfluss auf die Unfallentschädigung, siehe Haftpflicht.
Schutzdamm gegen Hochwasser, Compentenz zur Aenderung VII, 119; — Reissen infolge Hochwassers, vis major VII, 36.
Schutzmaassregeln für die persönliche Sicherheit der Arbeiter, Haftpflicht wegen ungenügender II, 91.
Schutz, strafrechtlicher der Bahnbediensteten, unabhängig von Beeidigung II, 28; IV, 16; V, 13.
Schwungräder, gusseiserne, Haftung für Beschädigung IX, 95.
Seitenstrassen zu Eisenbahnzufahrten (Galizien), Arbeitsleistung für I, 113.
Selbstverschulden, siehe Haftpflicht.
Selbstentzündung von Flachs, Haftpflicht der Bahn I, 3.
Semaphore, für Industriegeleise nothwendige Betriebseinrichtungen II, 93.
Sequester, Ausfolgung des Frachtgutes an den IV, 3.
Servitut, Anmaassung einer solchen seitens der Bahnanstalt bei dauerndem Wasserbezuge der Bahnbediensteten aus einem fremden Brunnen II, 127.
Sicherheit des Lebens, Uebertretung gegen die II, 76; III, 75.
Sicherheit der Arbeiter, ungenügende Schutzmaassregeln zur II, 91.
Sicherheitsvorschriften, Uebertretung durch Bahnbedienstete V, 3.
Sprengen der Zugsschranken, Strafbarkeit III, 31.
Staatsbahnen: Betrieb, Regierungsgeschäft des Staates VII, 108; Competenz der Handelsgerichte für Klagen aus dem Frachtgeschäfte der IX, 3, 73; Gerichtliche Bescheide, Zustellung VII, 100; Haupteidzuschiebung an den Präsidenten VI, 108; Sachverständigenbeweis zum ewigen Gedächtniss ohne Zuziehung der Finanzprocuratur IV, 68; — zur Dimensionirung einer Strassenübersetzung einseitig nicht berechtigt VI, 3; Vertretung durch die Finanzprocuratur II, 78; VII, 120.
Staatsbahnbedienstete. Amtsgewaltsmissbrauch II, 97; IV, 30; Cassier kein Beamter im Sinne des § 101 Str. G. IV, 30; Execution auf Bezüge I, 65; IV, 8. 28; VI, 23; VII, 4; VIII, 29; Veruntreuung, VII, 108; Vermögensangabe, eidliche unter Haftandrohung III, 3.
Staatsgarantie: Aufkommen des Staatsschatzes für die IV, 119; Competenz des Reichsgerichtes II, 41; Pensionsbegünstigungen, Einrechnung in die — III, 89; Zinsenzahlung von einer schwebenden Schuld, Einrechnung in die — VI, 101.
Stationsleiter, Personalaufnahme durch den IV, 77.
Stationsvorstand, Unzulässigkeit der Ablegung des dem Aerar aufgetragenen Haupteides durch den IV, 70.
Steiermark, Zufahrtsstrassen IX, 102.
Stempelpflicht von Frachtbriefen, im Falle der Aufgabe bei ausländischen im Inlande gelegenen Güterexpediten IV, 147; — nach der Länge der Bahnstrecke zu bemessen III, 98.
Steuern. Einkommensteuer: Beginn der Steuerpflicht III, 55; Flügelbahnen, Steuerfreiheit I, 54; II, 87; Functionszulagen von Privatbahnbediensteten, Besteuerung IX, 50; Couponeinlösungsprovision keine Abzugspost III, 55; Couponstempelgebühren keine Abzugspost I, 10; Materialwerthminderung keine Abzugspost I, 10; Pachtzinsertrag, Einfluss auf den

eine Abzugspost bildenden Katastralreinertrag III, 55; Quartiergelder von Privatbahnbediensteten, Besteuerung IX, 50; Reingewinn, Steuerbemessung vom vollen VI, 31; Strassenbahnen, Kosten ihrer Inbetriebsetzung und Erhaltung keine Abzugspost VII, 136; Verwaltungs- und Aufsichtsräthe, Besteuerung der Bezüge VII, 105; Erwerbsteuer: Bahnbauarbeiten II, 81: Bahnbauunternehmung, V, 98; VIII, 27; Bahnlinien, später concessionirte, nicht besonders zu besteuern I, 69; Bahnunternehmen, auf verschiedenen Concessionen beruhende und von einer Gesellschaft betriebene, Besteuerung, II, 68; Beginn der Steuerfreiheit II, 68; Betriebsübernehmer einer anderen Bahn, Steuerfreiheit II, 57; Pächter, Geltendmachung der concessionsmässigen Steuerfreiheit IV, 73; Schleppbahnen, Steuerfreiheit VII, 56; VIII, 43; Schottergewinnung aus einer einem Eisenbahnunternehmen gehörigen Schottergrube, Besteuerung IX, 55.

Strafrecht: Amtsgewaltsmissbrauch (§ 101 Str. G.) durch Staatsbahnbeamte II, 97; IV, 30. Aufstand (§ 68 Str. G.) durch Widerstand gegen unbeeidete Bedienstete II, 28; IV, 16; V, 13. Beleidigung, thätliche (§ 312 Str. G.) durch Handanlegung III, 125. Betrug (§ 468 Str. G.) durch unbefugte Verwendung einer Freikarte I, 100; durch Viehpassfälschung V, 127. Boshafte Beschädigung fremden Eigenthums (§ 468 Str. G.) durch Herausreissen eines Grenzpfahles III, 5; Diebstahl (§ 175, I b Str. G.) an Bahnschrankenbestandtheilen VI, 86; Gewaltthätigkeit, öffentliche (boshafte Beschädigung fremden Eigenthums, § 85 Str. G.), durch boshafte Beschädigung an einer Pferdebahn IX, 39, — an einer Waldbahn VII, 17, — durch Herausreissen eines Grenzpfahles III, 5, — durch Sprengen eines Bahnschrankens III, 31. Gewaltthätigkeit öffentliche (durch gewaltsames Handeln gegen Amtspersonen, § 81 Str. G.), durch thätlichen Widerstand III, 15, 125, 149. Handlungen gegen die körperliche Sicherheit (§ 431 Str. G.) durch unbefugtes Betreten der Eisenbahnstrecke VI, 87. Thierseuchengesetze, Uebertretung durch Ausladung und Veräusserung transitirender Thiere VI, 49. Uebertretung gegen die Sicherheit des Lebens (§ 335 Str. G.), Anwendbarkeit des höheren Strafsatzes II, 76, — durch Unterlassungen beim Verschieben III, 75. Veruntreuung (§ 181 Str. G.) durch Staatsbahnbeamte III, 108.

Strassenangelegenheiten. Beitragspflicht zur Strassenherstellung VII, 140; I, 113; Strassenbenützung für Schleppbahnen IX, 28; Strassencorrection, vorbehaltlose Uebernahme einer von der Bahn durchgeführten V, 150; Strassenüberbrückung, einseitige Dimensionirung durch die Staatseisenbahnverwaltung VI, 3; Strassenumlegung, Competenz des Handelsministeriums VI, 51; Streitigkeiten zwischen Pferdebahnen und dem Strassengrundeigenthümer II, 7. Trottoirherstellung auf Bahngrund VII, 133.
Siehe auch Eisenbahnzufahrtsstrassen.

Stundengelder, Berücksichtigung bei Unfallentschädigung, siehe Haftpflicht.

Summarverfahren, Vertretung der Staatsbahnen im VII, 120.

Tarife: Borstenviehausnahmetarife, Anwendung auf Frischlinge VIII, 18; Localtarifanwendung bei Bestand eines höheren Verbandtarifsatzes VI, 46; Militärtarif, Anwendungsbedingungen VI, 68; Refactie, Interpretation VIII, 18; Tarife, billigere, Anspruch auf nachträgliche An-

wendung VIII, 50; Tarifherabsetzungsrecht der Staatsverwaltung I, 13.
Theilschuldverschreibungen, siehe Prioritätencuratel.
Thierseuchengesetz, Nichtübertretung bei behördlich geforderter Ausladung und Veräusserung transitirender Thiere VI, 49.
Tirol, Zufahrtsstrassen IX, 114.
Trace, Incompetenz des V. G. H. zur Beurtheilung der IV, 37
Tramways, siehe Pferdeeisenbahnen.
Transportgefahr bei Thieren IX, 84.
Trottoirherstellung auf Bahngrund, Incompetenz des Handelsministeriums zur Auftragung der VII, 133.
Tyresbruch, Lieferfristüberschreitung infolge VII, 141.
Ufergrundstücke, Entschädigung für enteignete III, 85.
Ueberschwemmung, höhere Gewalt I, 29; VII, 36.
Unfälle auf vom Staate betriebenen Privatbahnen, Haftung V, 47; VII, 3.
Unfallsentschädigung, siehe Haftpflicht.
Veräusserung eines nichtreclamirten Gutes III, 162.
Verbandtarif, Anwendung VI, 46.
Verladung, mangelhafte von Heu IX, 23.
Verlust des Frachtgutes, siehe Frachtrecht.
Verdienstentgang infolge Unfalles, siehe Haftpflicht.
Vergehen gegen die Sicherheit des Lebens, siehe Strafrecht.
Verjährung von Ansprüchen aus dem Haftpflichtgesetze II, 141; III, 130; VIII, 97; — von Forderungen aus dem Frachtvertrage I, 25; IV, 100; VIII, 50. 86; IX, 126; siehe auch Haftpflicht und Frachtrecht.
Verschieben, Verletzung beim, siehe Haftpflicht und Strafrecht.
Verschleppung, Regressrecht gegen den Aufgeber III, 105.
Verschulden, eigenes, siehe Haftpflicht.
Versorgungscapital, Anspruch der Kinder des Verunglückten auf ein besonderes IX, 17.
Versprechungen ausserhalb des schriftlichen Dienstvertrages unverbindlich I, 81.
Versteigerung unanbringlicher Güter, Entrichtung des Armenprocentes VII, 60.
Vertretungskosten, im Enteignungsverfahren VII, 90, 93.
Veruntreuung durch einen Staatsbahnbeamten VII, 108.
Verwaltungsbehörden, siehe Administrativbehörden und politische Behörden.
Verwaltungsgerichtshof, Competenz: Bestimmung der Voraussetzungen für Enteignung IV, 76; Beurtheilung der Trace V, 37; Entscheidung über die Gemeinnützigkeit einer Bahnanlage II, 113, — über die Mitbenützung eines Bahnhofes III, 108; Ueberprüfung von Schadenersatzerkenntnissen III, 64.
Verwaltungsräthe, Besteuerung von Bezügen der VII, 105.
Verzinsung, siehe Zinsen.
Verzollung an der Grenze I, 29.
Viehpass, Fälschung V, 127.
Viehsendungen, Anwendbarkeit von Borstenviehtarifen auf Frischlinge VIII, 18; Ausladung und Veräusserung über behördlichen Auftrag VI, 19; Ersatzanspruch der Bahn wegen Beschädigung der Transportmittel durch VIII, 16; Transportgefahr IX, 84.
Viehtrieb über den Bahnkörper I, 67.
Vis major, Annahme bei Hochwasserschäden I, 29; VII, 36. Stoss beim Anfahren des Zuges III, 156.
Vorarbeiten. Besitzstörung bei I, 95; Eingreifen in die Privatrechtssphäre VIII, 47; Verträge eines Consortiums für die Durchführung von V, 73.
Vorsätzliche Herbeiführung eines Betriebsunfalles VIII, 119.

Wagenbeistellung, unmögliche, Lieferzeitüberschreitung infolge VII, 141.
Wagenbeschädigung beim Thiertransport, Ersatzansprüche der Bahn VIII, 16.
Wagen, Beschädigung einer Sendung durch Verwendung von verunreinigten VII, 21.
Wagenreparatur, Verletzung bei V, 128.
Wagenfenster, Verletzung beim Oeffnen VIII, 56.
Wagenthüre, Verletzung durch Zuschlagen der VI, 108.
Wagenverschiebung, Unfall bei VIII, 89.
Waldbahnen, strafrechtlicher Schutz VII, 17.
Waldbrand, durch den Eisenbahnbetrieb entstandener, Competenz für Schadenersatzklagen III, 64.
Wasserrecht: Aenderung der Wasserführung durch den Bahnbau V, 62. Enteignung des Wasserbedarfes II, 37; V, 87. Servitutsanmaassung durch Wasserbezug II, 127. Wasserleitung auf Bahngrund III, 154; VIII, 6.
Wasserrechtsbehörden competent zu Aenderungen an Hochwasserschutzdämmen VII, 119.
Wegauflassung, Genehmigung durch das Handelsministerium V, 38.
Wegübersetzung, Auflassung einer III, 117; V, 38, 116; Competenz in Angelegenheit einer VI, 71; Haftung für vorschriftswidrige Anlage VI, 71.
Wegumlegung, Besitzstörung durch II, 55; Entschädigung anlässlich — II, 174; IX, 136.
Weichenwächter, Handanlegung an einen III, 15, 125.
Werkstätte, Verletzung in der II, 27.
Werkstättenarbeiter, Entschädigung bei Betriebsunfällen VIII, 119.
Wiedereinsetzung in den vorigen Stand wegen neuer Krankheitserscheinungen IV, 108.
Witterungseinflüsse, siehe Erkältung.
Witwengehalt, siehe Haftpflicht.
Witwenrente, siehe Haftpflicht.
Zeitkarte, Duplicatausstellung VI, 14.
Zeugenbeweis. Bedenklichkeit der Zeugenaussage eines Maschinführers V, 50; Zeugenabhörung bei Augenscheinsvornahme anlässlich Enteignung I, 49, 108; Zeugenbeweis zum ewigen Gedächtniss über die Thatumstände eines Unfalles IX, 36.
Ziegelofen, Entschädigung für die Enteignung eines V, 153.
Zinsen. Berücksichtigung höherer als 5procentiger zu Gunsten der Hypothekargläubiger in Enteignungsfällen VII, 34; — für Unfallsentschädigungsbeträge V, 100.
Zollverfahren I, 29.
Zufahrtsstrassen, siehe Eisenbahnzufahrtsstrassen.
Zugbegleiter, Verletzung in Ausübung des Dienstes, siehe Haftpflicht.
Zugsschranken, s. Bahnschranken.
Zusammenstösse von Zügen verschiedener Bahnen, Haftung I, 146.

II. Ungarische Judicate.

Abspringen vom fahrenden Zug, Selbstverschulden VI, 130.
Administrativbehörden, Competenz zur Constatirung der Störung eines Wasserlaufes IV, 138.
— zur Entscheidung über Anwendbarkeit des Haftpflichtgesetzes VIII, 153.
Alimentation, Anspruch der Hinterbliebenen auf VI, 137.
Alimentationsrente der Kinder, Dauer derselben II, 153.
Anrainer, Schädigung durch gestörten Wasserlauf IV, 138.
Anschuldigung falsche (§ 227 Str. G. B.) VII, 151; VIII, 156.
Arbeiterverwendung zu gesundheitsschädlichen Arbeiten, Haftung für I, 125.
Ausfolgung des Gutes an Unberufene I, 121.
— ohne Rücksicht auf nachträgliche Verfügung VI, 127.
Bahnorgane, Zeugen über Unfallsumstände VI, 130.
Bahnschranken, Unfall infolge nicht geschlossener III, 163.
Bedrohung eines Bahnwächters VIII, 149.
Beleidigung, thätliche, eines österreichischen Staatsbahnbediensteten durch ungarische Staatsbürger IX, 165.
Beschädigung des Frachtgutes, siehe Frachtrecht.
Betriebsleitungen der ungarischen Staatsbahnen, Subsumtion unter Behörden im strafrechtlichen Sinne VIII, 156.
— Unzulässigkeit der Klaganbringung gegen III, 164; IX, 166.
Betriebsreglement, siehe Frachtrecht.
Beweisführung über die Unfallsumstände VI, 130.
Bezüge, Beschlagnahme für Alimentationsbeiträge I, 125.
Brücke, Schädigung der Anrainer durch unzweckmässige Anlage einer IV, 138.
Cession der Ansprüche aus dem Frachtvertrage III, 162.
Conventionalstrafe wegen falscher Declaration, Berechtigung zur Erhebung VII, 147.
Diebstahl aus einem plombirten Eisenbahnwagen IX, 173.
Elektrische Bahnen, strafrechtliche Beurtheilung von Unfällen IX, 170.
Erziehungsbeiträge, Berücksichtigung bei Bemessung der Unfallsentschädigung V, 164.
Execution auf Bezüge des Personales I, 125.
— auf das gesammte Bahnvermögen IX, 168.
Fahrkarte, Reisen ohne VII, 150.
Frachtbrief —, siehe Frachtrecht.
Frachtrecht. Ablieferungshindernisse bei nach dem Auslande versendeten Gütern IX, 174; Ausfolgung des Gutes ohne Rücksicht auf nachträgliche Verfügung VI, 127, — unrichtige I, 121; Beschädigungsnachweis rücksichtlich eines parteiseitig verladenen Gutes VI, 119; Betriebsreglement, Differenz zwischen Art. 390 H. G. B. und § 64 (alt) des I, 21; Betriebsreglement des V. D. E.-V., Anwendbarkeit in Ungarn IX, 174; Cession der Ansprüche aus dem Frachtvertrage III, 162; Conventionalstrafe wegen falscher Declaration VII, 147; Frachtbriefvermerke wegen mangelhafter Verpackung V, 182; Frachtgebührennachzahlung II, 149; Frachtgebührenrückvergütung IX, 172; Frachtgutbeschädigung während des Transportes IV, 127; VI, 136; VIII, 150; Gepäcksträger, Haftung der Bahn VII, 155; Glasbruch, Haftung V, 175; Handelsgesetzbuch, allgemeines deutsches, Anwendbarkeit in Ungarn IX, 174; Lieferzeitentschädigung II, 188a III, 162; Minderung des Gutes, Haftung VII, 132; Thiere, Haftung für Transportgefahr I, 126; V, 161; Thatbestandsprotokolle über Güterschäden, Auslieferung derselben an die Partei VIII, 150;

Verfügung, nachträgliche, über das Gut VI, 127; VII, 13; Verlust des Gutes, Haftung I, 121, 134; II, 157, 161; III, 165; Verpackungsmängel V, 182; VI, 138; Verunreinigung einer Sendung IV, 132; Verzollung durch Uebertragung an einen Vermittler I, 114; Wagendecken, verlorene Haftung IV, 135.
Gepäcksträger, Haftung der Bahn für VII, 155.
Gerichte, Competenz bei Unfällen ausserhalb Ungarns V, 164.
— Competenz in Fragen der Anwendbarkeit des Haftpflichtgesetzes VIII, 153.
Gewaltthätigkeit, durch Bedrohung eines Bahnwächters VIII, 149; — durch Handanlegung an, eines österreichischen Staatsbahnbediensteten IX, 165.
Gewinn, Ersatz des infolge Lieferzeitüberschreitung entgangenen II, 188a.
Glas, Haftung für Bruch V, 175.
Haftpflicht.
Anwendbarkeit des Haftpflichtgesetzes. Arbeiterverwendung zu gesundheitsschädlichen Arbeiten I, 125. Bahnschranken, Unfall infolge nicht geschlossener III, 163. Beweis über die Anwendbarkeit VIII, 153. Furcht, Verunglückung infolge unbegründeter VIII, 139. Unfall auf einer noch nicht eröffneten Bahn VII, 149. Wagentrittbrett, Unfall infolge Brechen eines V, 171.
Schmerzensgeld, Voraussetzungen für die Zuerkennung eines VI, 126; VII, 156; Verpflichtung zur Zahlung eines VII, 158.
Selbstverschulden: Abspringen vom fahrenden Zuge VI, 130. Hinausbeugen aus der Locomotive V, 164.
Unfallsentschädigung. Alimentation der Hinterbliebenen II, 153; VI, 137. Capitalisirung der Rente V, 164. Erziehungsbeiträge, Berücksichtigung V, 164. Heilungskosten I, 125; Pensionsfondsbezüge, Berücksichtigung V, 164. Umfang der Entschädigung VII, 156. Verdienstentgang I, 125; VII, 156. Verjährung des Anspruches auf IX, 171.
Sonstiges: Beweisführung über die Unfallsumstände VI, 130. Competenz bei Unfällen ausserhalb Ungarns auf gemeinsamen Eisenbahnen VII, 164. Höhere Gewalt VIII, 151. Klageabweisung bei widersprechenden ärztlichen Angaben und unterlassener Mittheilung der Verletzung bei der gerichtlichen Einvernahme VII, 158.
Handelsgesetzbuch, Anwendbarkeit in Ungarn IX, 174; — Differenz des § 64 B. R. (alt) und des Art. 390 des I, 121.
Handelswerth, gemeiner, Voraussetzung für dessen Vergütung V, 182.
Herausstürzen aus dem Wagen VIII, 138.
Hinausbeugen aus der Locomotive kein Selbstverschulden V, 164.
Hitze als Ursache von Leckage V, 182.
Höhere Gewalt, Einfluss auf die Haftpflicht VIII, 151.
Internationales Uebereinkommen, Vorgang bei Ablieferungshindernissen IX, 174.
Kinderalimentation, Dauer der II, 153.
Klageeinbringung bei nicht competentem Gericht unterbricht die Klageverjährung VII, 152.
Klagelegitimation, active, des die Sendung beziehenden Adressaten IV, 127.
Klagelegitimation, passive, der Direction der königl. ungarischen Staatsbahnen III, 164; IX, 166.
— der eine Mehrfracht einhebenden Bahnverwaltung IX, 172.
— mangelnde, der Betriebsleitungen der königl. ungarischen Staatsbahnen III, 164; IX, 166.
Klageverjährung, siehe Verjährung.

Leckage V, 182; VI, 136.
Lieferungsvergebung I, 123.
Lieferzeitreclamation des Absenders bei nicht rechtzeitiger Cession seitens des Empfängers III, 162.
Lieferzeitüberschreitung, Ersatz des entgangenen Gewinnes infolge II, 188 a.
Locomotive, Hinausbeugen aus der, kein Selbstverschulden VI, 130.
Mehrfracht, Klage auf Rückerstattung einer bezahlten IX, 172.
Pension, Abzug von der Unfallentschädigung V, 164.
Pferdebahnen, strafrechtliche Haftung für Unfälle auf IX, 170.
Politische Behörde, Entscheidung über die Anwendbarkeit des Haftpflichtgesetzes für Civilgerichte bindend VIII, 153.
Plombirte Wagen, Diebstahl aus IX, 173.
Refactieansprüche I, 136.
Schadenersatz aus dem Frachtgeschäfte anlässlich verspäteter Weiterleitung einer nachträglichen Verfügung über das Frachtgut VIII, 135; — für eine beschädigte Sendung bei Unmöglichkeit der gerichtlichen Augenscheinsvornahme IV, 132; — für Glasbruch V, 175; — für Leckage V, 182; VI, 136; — für Schäden aus der Beschaffenheit des Gutes IV, 127; — für verendete Thiere I, 126; V, 161; — für verlorene Wagendecken IV, 135.
Schadenersatz für Unfälle, siehe Haftpflicht.
Selbstverschulden, siehe Haftpflicht.
Sicherheitsmaassregeln, mangelhafte, zum Schutze des Publicums IX, 170.
Staatsbahnbedienstete, österreichische, Beleidigung durch ungarische Staatsbürger IX, 165; — ungarische, strafrechtlicher Schutz VII, 151; VIII, 149, 156.
Staatsbahnen, ungarische, Direction derselben Behörde im strafrechtlichen Sinne VII, 151; VIII, 156. Vertretung derselben durch die Direction III, 164; IX, 166.
Strafgericht, Entscheidung über Anwendbarkeit des Haftpflichtgesetzes für Civilgerichte bindend VIII, 153.
Strafrecht. Anschuldigung, falsche, (§ 227 Str. G.) durch falsche Anzeige VII. 151; VIII, 156. Betrug, durch Reisen ohne Fahrkarte VII, 150. Diebstahl (§ 334 Str. G.) aus einem plombirten Wagen IX, 173. Gewaltthätigkeit gegen Behörden (§ 165 Str. G.), durch Bedrohung eines Bahnwächters VIII, 149, — durch Handanlegung an einen österreichischen Staatsbahnbediensteten IX, 165. Uebertretung gegen die Sicherheit des Lebens (§ 438 Str. G.) durch Fahrlässigkeit der Bediensteten einer elektrischen Eisenbahn IX, 170.
Tarifanwendung, unrichtige IX, 172.
Tarif, auf virtueller Länge, erstellter IV, 129.
Thatbestandsprotokolle über Güterschäden, Ausfolgung an die Partei VIII, 150.
Thiere, Verenden während des Transportes I, 126; V, 161.
Umkartirung einer nachträglichen Verfügung über das Frachtgut VIII, 135.
Umladung, Verunreinigung einer Sendung durch IV, 132.
Unfallsentschädigung, siehe Haftpflicht.
Unfälle ausserhalb Ungarns, Competenz der ungarischen Gerichte V, 164.
Verdienstentgang infolge Unfalles, siehe Haftpflicht.
Vereins-Betriebsreglement, Anwendbarkeit in Ungarn IX, 174.
Verfügung, nachträgliche über das Frachtgut, Nichtbeachtung, einer VI, 127; — verspätete Weiterleitung einer VIII, 135.
Vergehen gegen die Sicherheit des Lebens IX, 170.
Vergleichsverhandlungen, aussergerichtliche, Einfluss auf die Verjährung VI, 136.

Verjährung des Anspruches auf Unfallsentschädigung IX, 171; der Klagen aus dem Frachtgeschäfte I, 121, 134; VI, 136; VII, 152.
Verpackungsmängel, siehe Frachtrecht.
Verschulden, eigenes, siehe Haftpflicht.
Verwaltungsbehörde, siehe Administrativbehörden.
Verzollung an der Grenze I, 114.
Viehbegleiter, siehe Viehsendungen.
Viehsendungen, unbegleitete, Haftung für Transportschäden I, 126; V, 161.
Vis major, Haftpflicht VIII, 151.
Wagendecken, Haftung für verlorene IV, 135.
Wagentrittbrett, Unfall durch Brechen eines IV, 171.
Wasserlauf, Competenz zur Constatirung eines gestörten IV, 138.
Wasserschäden, den Anrainern durch die Bahnanlage verursachte IV, 138.
Zollverfahren I, 114.

K. u. k. Hofbuchdruckerei Carl Fromme in Wien.

Beilage zur „Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der österr.-ungar. Monarchie".

EISENBAHNRECHTLICHE

ENTSCHEIDUNGEN

der

österreichischen und ungarischen Gerichte.

Im Auftrage der österreichischen und ungarischen Bahnverwaltungen herausgegeben

von

DR. VICTOR RÖLL.

X. Jahrgang 1896.

WIEN. PEST. LEIPZIG.
A. HARTLEBEN'S VERLAG.
1897.

Nr. 1.

Competenz zur Feststellung des Niveau und der Baulinie bei Bauführungen auf Anlagen und Gründen der Eisenbahn. — Die Bestimmung der Baulinie für einen Zubau an einer öffentlichen Passage kann nur mit Berücksichtigung des rechtskräftigen Strassenregulirungsplanes erfolgen. (Schlesien.)

(Entscheidung des V. G. H. vom 3. Januar 1896, Z. 41.)

Bei der Ertheilung der Baubewilligung für Erweiterungsbauten am Bahnhofe zu Troppau der Mährisch-Schlesischen Centralbahn wurde dem Begehren der Stadtgemeinde Troppau um Erweiterung der Durchfahrt für die Olmützer Strasse auf die im Stadtregulirungsplane vorgesehene Breite von 19 Meter keine Folge gegeben.

In der gegen diese Entscheidung erhobenen Beschwerde wurde in erster Linie die Incompetenz des Handelsministeriums zur Entscheidung eingewendet, nachdem auch bei Eisenbahnbauten die Bestimmung der Gassenbreite und der Baulinie ausschliesslich in die Competenz der autonomen Baubehörden falle.

Die angefochtene Entscheidung wurde nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, aufgehoben.

Gründe:

Die §§ 1 bis 4 der schlesischen Bauordnung vom 2. Juni 1883, L. G. Nr. 26, normiren ganz allgemein, dass die Feststellung der Baulinie durch die „baubewilligende Behörde", „durch die Baubehörde" zu bestimmen sei. Unter der „baubewilligenden Behörde", „Baubehörde", kann nur diejenige Behörde verstanden werden, welche im concreten Falle für den betreffenden Bau die Baubewilligung zu ertheilen hat.

Wenn nun auch im 8. Abschnitte der Bauordnung, § 100, im Allgemeinen bestimmt wird, dass die Handhabung

der Bauordnung durch die Gemeindevorsteher, beziehungsweise in mit besonderen Statuten betheilten Orten durch die in diesen Statuten vorgesehenen Organe (§ 76 des Landesgesetzes vom 20. Januar 1866, Nr. 10, das Bürgermeisteramt) zu erfolgen habe und daher diese Gemeindeorgane in der Regel auch die Baubehörde sein werden, so macht hiervon § 103 der Bauordnung bezüglich der Staats-, Landes- und öffentlichen Fondsbauten, und bezüglich der Bauführungen auf Anlagen und Gründen der Eisenbahn eine Ausnahme und bestimmt insbesondere bezüglich der zuletzt angeführten Bauten, dass jene Behörde, welche den Consens zum Bahnbaue zu ertheilen hat, auch die Baubewilligung ertheilt. Hieraus ergiebt sich, dass bei Bauten auf Anlagen und Gründen der Eisenbahn das Handelsministerium als baubewilligende Behörde bezüglich aller, also auch bezüglich der in den §§ 1 bis 4 der Bauordnung enthaltenen Fragen, betreffend Baulinie, Niveau und Strassenbreite, die Entscheidung zu treffen, competent ist.

Eine Ausnahme könnte nur dann stattfinden, wenn, wie dies beispielsweise im § 127 der Bauordnung für die Stadt Prag (Landesgesetz vom 10. April 1886, L. G. Bl. Nr. 40) geschieht, ausdrücklich normirt wäre, dass die Feststellung der Baulinie und des Niveau auch bei Eisenbahnbauten den autonomen Baubehörden zusteht. Da nun die Bauordnung für Schlesien eine solche Ausnahme nicht statuirt, kann die Gemeinde Troppau eine behördliche Ingerenz wegen Feststellung des Niveau und der Baulinie bei einer Bauführung auf Anlagen und Gründen der Eisenbahn für sich nicht in Anspruch nehmen.

In meritorischer Richtung konnte jedoch die angefochtene Entscheidung nicht als gerechtfertigt erkannt werden. Nach § 1 der Bauordnung ist für jeden Neu-, Zu- oder Umbau an einer öffentlichen Passage um die Bestimmung der Baulinie anzusuchen. Der § 16 der Bauordnung definirt den Zubau als eine Vergrösserung des Baues in wagrechter und lothrechter Richtung. Mit der projectirten Aufmauerung des Bahndammes soll nun eine Erweiterung desselben in wagrechter und lothrechter Richtung derart vorgenommen werden, dass bis zur Fusslinie der neuen Strasse gegenüber eine neue Mauerflucht entstehen würde. Dieser Zubau ist daher als ein an einer öffentlichen Passage geführter anzusehen, zumal die in öffentlicher mündlicher Verhandlung vorgebrachte Einwendung

des Handelsministeriums, dass es sich nicht um einen „auf Anlagen und Gründen" der Eisenbahn auszuführenden Hochbau, sondern um einen Eisenbahnbau (Kunstbau) handle, für welchen nicht die Bestimmungen der Bauordnung, sondern lediglich die Vorschriften des § 10, lit. c der Verordnung vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, maassgebend seien, nicht zutrifft, weil die Bestimmungen der Bauordnung in ihrem Rayon, so weit sie sachlich anwendbar sind, für alle Bauten Geltung haben. Hiernach musste bei Aufführung des gedachten Zubaues die neue Baulinie, und zwar mit Rücksicht auf den rechtskräftig festgesetzten Strassenregulirungsplan bestimmt werden, welcher eine Strassenbreite von 19 Meter vorschreibt.

Nr. 2.

Bei Erhebung eines Anspruches nach dem Gesetze vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, kann die Frage, ob der Vorfall, welcher die behauptete Körperverletzung oder Tödtung eines Menschen herbeigeführt hat, als eine „Ereignung im Verkehre" im Sinne des bezogenen Gesetzes anzusehen ist, nicht mittelst Einwendung der Incompetenz des Handelsgerichtes zur Entscheidung gebracht werden, da diese Frage das Meritum der Sache betrifft.

(Entscheidung des O. G. H. vom 3. Januar 1896, Z. 15053 ex 1895; Bestätigung des Urtheiles des O. L. G. Wien vom 23. October 1895, Z. 13673; Abänderung des Erkenntnisses des H. G. Wien vom 13. August 1895, Z. 125694.)

A. belangte mittelst Klage die St.-Bahn bei dem H. G. Wien auf Zahlung einer lebenslänglichen Rente von täglich 40 kr. oder eines Betrages von 1000 fl. und machte zur Rechtfertigung seines Anspruches geltend, dass er, als bei der Geklagten angestellter Bahnarbeiter, im Sommer 1881 von seinem Vorgesetzten den Auftrag erhielt, mit dem Arbeiter B. 6 bis 7 Meter lange Bretter, welche bei der Ausbesserung des Bahnviaductes und von Brücken zu verwenden waren, von einem Orte des Bahnhofes auf einen anderen zu übertragen und daselbst aufzuschlichten, dass er gemeinschaftlich mit B. diese Arbeit vornahm, dass bei Verrichtung derselben B. ausglitt und zur Erde fiel, dass hierdurch das Brett, welches sie eben trugen, den Kläger zur Seite riss, und derselbe hierbei einen doppelseitigen Bruch erlitt. Die geklagte Bahngesellschaft erhob die Einwendung der Incompetenz mit der Begründung, dass keine Ereignung im Verkehre der Bahn vorliege.

Das H. G. Wien hat der Incompetenzeinwendung stattgegeben in Erwägung, dass nach der dem Gesetze vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, zu Grunde liegenden Intention als Ereignung im Verkehre der Bahn nur ein solcher Vorfall angesehen werden könne, welcher mit den durch die Anwendung der Dampfkraft bedingten besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebes in einem unmittelbaren Zusammenhange steht; dass daher solche Vorfälle, welche mit den besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebes in gar keinem Zusammenhange stehen, welche vielmehr auch ausserhalb des Betriebes einer Eisenbahnunternehmung, z. B. beim Baue eines Hauses, auf einem Holzlagerplatze etc. stattfinden können, und die eine körperliche Verletzung herbeiführen, nicht unter den Begriff „Ereignung" im Sinne des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes subsumirt werden können; und in Erwägung, dass im Fragefalle die Competenz des Handelsgerichtes nur dann platzgreift, wenn auf den Streitfall das genannte Haftpflichtgesetz Anwendung findet, letzteres aber nach dem Ergebnisse der Verhandlung als ausgeschlossen erscheint.

Ueber Appellation des Klägers hat das O. L. G. Wien die Incompetenzeinwendung zurückgewiesen, weil nach den Angaben der Klage, welche, auch so weit sie widersprochen sind, bei Entscheidung des Competenzstreites als wahr anzunehmen sind, Kläger die in Rede stehende Verletzung, nämlich einen doppelseitigen Bruch, in Ausübung seines Dienstes, als von der geklagten Gesellschaft bestellter Bahnarbeiter am Bahnhofe selbst und anlässlich der Uebertragung von zur Ausbesserung des Bahnviaductes und der Brücken bestimmten Brettern erlitten hat; weil dieser Unfall immerhin als ein Ereigniss im Eisenbahnverkehre im Sinne des § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, anzusehen ist, weil die erwähnte Arbeit mit dem Bahnbetriebe in innigem Zusammenhange steht, weil diese Arbeit am Bahnhofe und nach der Behauptung des Klägers über Auftrag seines Vorgesetzten verrichtet wurde, und weil die Anschauung der ersten Instanz, dass der citirte § 1 nur dann Anwendung finde, wenn der betreffende Vorfall mit den dem Eisenbahnbetriebe eigenthümlichen Gefahren im Zusammenhange steht, im Wortlaute des citirten § 1, welcher ganz allgemein von einer Ereignung im Verkehre einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn spricht, nicht begründet erscheint, zumal sonst auf alle jene Eisenbahnunfälle, welche

sich auch bei einem nicht mit Dampfkraft betriebenen Verkehrsunternehmen ereignen können, das bezogene Haftpflichtgesetz keine Anwendung fände, eine solche Interpretation aber sicherlich nicht im Sinne und Geiste dieses Gesetzes gelegen wäre.

Der O. G. H. hat über die Revisionsbeschwerde der geklagten Gesellschaft das oberlandesgerichtliche Urtheil aus dem Grunde bestätigt, weil Kläger seinen Anspruch auf das Gesetz vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, stützt, er daher die Klage nur bei dem Handelsgerichte anbringen konnte, die Frage aber, ob der Vorfall, bei welchem der Kläger die behauptete Verletzung erlitten haben will, als eine Ereignung im Verkehre anzusehen ist, das Meritum der Sache betrifft, daher nicht mittelst einer Incompetenzeinwendung zur Entscheidung gebracht werden kann.

Nr. 3.

Beginn der Erwerbsteuerpflicht einer Eisenbahnbauunternehmung.

(Entscheidung des V. G. H. vom 7. Januar 1896, Z. 113.)

Der Bauunternehmung für den Ausbau des zehnten Loses der Eisenbahn St.-W., welche sich durch ihren Bevollmächtigten ausdrücklich zur Erwerbsteuerzahlung vom zweiten Semester 1892 angefangen erklärt hatte, wurde thatsächlich von diesem Zeitpunkte die Leistung der Erwerbsteuer vorgeschrieben. Gegen die Gesetzmässigkeit dieser Vorschreibung erhob die genannte Bauunternehmung beim V. G. H. Beschwerde. Um die rechtliche Wirkung der vorerwähnten Erklärung zu beseitigen, machte die Beschwerdeführerin geltend, dass Ende des Jahres 1892 wohl eine Zufahrtsstrasse gebaut, nicht aber der eigentliche Bahnbaubetrieb begonnen wurde.

Der V. G. H. wies die Beschwerde als unbegründet ab.

Gründe:

In der diesfalls stattgefundenen öffentlichen mündlichen Verhandlung wurde constatirt, dass sowohl nach der protokollarischen Angabe des mit einer schriftlichen Vollmacht ausgewiesenen Vertreters der beschwerdeführenden Eisenbahnbauunternehmung de dato 16. October 1893, wie auch laut Mittheilung der Bauleitung der St.-Bahn in St. vom 10. September 1893, Z. 1621, die gedachte Unternehmung auf Grund

des Offertes vom 14. September 1892 den Bau des zehnten Loses der Eisenbahn St.-W. übernommen und die Arbeiten am 10., respective 22. October 1892 begonnen habe.

Gegenüber dem Einwande der Beschwerdeführerin, dass Ende des Jahres 1892 wohl eine Zufahrtsstrasse gebaut, nicht aber der eigentliche Bahnbaubetrieb begonnen wurde, ist zu erinnern, dass über diese auch im Recurse vorgebrachte Einwendung die Steuerverwaltung die Gemeindevorstehung von J. neuerlich einvernommen habe und dass dieselbe unterm 26. Juli 1894 ausdrücklich erklärte, dass die Ingenieure des zehnten Bauloses der St.-Bahn im October 1892 nach W. gezogen seien, und dass sie in dieser Zeit die Vermessungen, die Waldausstockung, sowie die Aushebe- und Anschüttungsarbeiten begonnen haben. Alle diese Erhebungen stehen sonach im vollen Einklange sowohl mit der Erklärung des bevollmächtigten Vertreters der Bauunternehmung, als auch mit den von der Bauleitung gegebenen Aufklärungen, und da aus diesen Erhebungen hervorgeht, dass die Arbeiten beim Baulose 10 der Eisenbahn St.-W. im Monate October, also im zweiten Semester des Jahres 1892, begonnen haben, so war in dem Ausspruche, dass die Erwerbbesteuerung von diesem Zeitpunkte an zu beginnen habe, eine Gesetzwidrigkeit nicht zu erkennen.

Nr. 4.

Bei einer Eisenbahn beschäftigte Oberbauarbeiter sind keine Angestellten im Sinne der Vorschrift des § 39, Z. 2 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuche. Die Entscheidung über eine Klage auf Ausstellung eines Dienstzeugnisses an einen solchen gehört daher nicht zur Competenz der Handelsgerichte.

(Entscheidung des O. L. G. Prag vom 7. Januar 1896, Z. 19; Bestätigung des Erkenntnisses des H. G. Prag vom 28. November 1895, Z. 64020.)

Der bei der B.-Eisenbahn als Visirer und Oberbauarbeiter beschäftigte A. Th. wurde von der genannten Gesellschaft ohne Ausstellung eines Dienstzeugnisses entlassen. In der diesbezüglich beim H. G. Prag überreichten Klage ersuchte der Kläger A. Th., es möge erkannt werden, dass die B.-Eisenbahn schuldig sei, dem Kläger anlässlich dessen Entlassung aus den Diensten der Gesellschaft über die vom Kläger derselben vom 1. October 1854 bis 5. Februar 1894 als Visirer und Oberbauarbeiter geleisteten Dienste für die Zeit vom 1. October 1854 bis 30. August 1873, sowie über

die Art und Dauer seiner Beschäftigung ein wahrheitsgetreues, sein sittliches Verhalten und den Werth seiner Leistungen beinhaltendes Zeugniss auszustellen, in demselben daher auszudrücken, dass A. Th. bei der geklagten B.-Eisenbahn als Visirer und Oberbauarbeiter seit dem 1. October 1854 bis 31. August 1873 bedienstet und stets ein braver, fleissiger und redlicher Arbeiter war; ferner auch schuldig sei, dem A. Th. die Kosten dieses Streites zu ersetzen, alles dieses binnen drei Tagen bei Executionsvermeidung.

Seitens der geklagten Gesellschaft wurde die Incompetenz des angerufenen Gerichtes eingewendet, nachdem es sich im vorliegenden Falle nicht um ein Handelsgeschäft nach § 38, Z. 2 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuche handle, und der Kläger überdies nicht als Angestellter, sondern als Taglöhner anzusehen sei, demnach § 39, Z. 2 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuche auf denselben keine Anwendung finde.

Das H. G. Prag schloss sich den Ausführungen der Geklagten an, verwies den Kläger mit dem Klagebegehren an das zuständige Gericht und verurtheilte denselben zur Zahlung der ermässigten Gerichtskosten mit 73 fl. 32 kr. binnen drei Tagen bei sonstiger Execution.

Gründe:

Der Kläger verlangt in der Schlussbitte der Klage die Verurtheilung der geklagten protokollirten Actiengesellschaft zur Ausstellung eines wahrheitsgetreuen Dienstzeugnisses über seine bei der letzteren vom 10. October 1854 bis 30. August 1873 als Visirer und Oberbauarbeiter geleisteten Dienste etc.

Zur Begründung dieses Anspruches führt der Kläger an, er habe vor dem 1. October 1854 mittelst Gesuches bei der Geklagten, als sie ihre Strecke Kr. zu bauen anfing, um Aufnahme in ihre Dienste angesucht. Ueber dieses Gesuch sei er am 1. October 1854 vom damaligen, zur Aufnahme von Bahnbediensteten von der Geklagten bevollmächtigten und berechtigten Ingenieur G. L. als Visirer und Oberbauarbeiter in die Dienste der Geklagten aufgenommen worden und mit diesem Tage auch in die Dienste derselben als Visirer und Oberbauarbeiter eingetreten, und sei damals zum Bahnbau der Strecke Kr. verwendet worden, welchen Dienst er auch durch sieben Jahre daselbst verrichtet hätte.

Nach sieben Jahren, etwa im Jahre 1861, sei der Kläger von der Geklagten vom Bahnbaue in Kr., woselbst die Strecke bereits gebaut war, als Visirer und Oberbauarbeiter zum Bahnbau ihrer Bahn nach Kl. versetzt worden, woselbst er wieder der Geklagten durch weitere sieben Jahre Dienste geleistet hätte.

Als der Bahnbau in Kl. zu Ende war, etwa nach sieben Jahren, sei der Kläger von der Geklagten zu ihrem Bahnbaue auf die Strecke nach W.-L. versetzt worden, woselbst er durch sechs Jahre der Geklagten als Visirer und Oberbauarbeiter Dienste geleistet hätte. Von dortaus sei Kläger nach S. versetzt worden, woselbst er bis zu seiner am 5. Februar 1894 erfolgten Entlassung in den Diensten der Geklagten geblieben sei.

Darüber habe der Kläger das Zeugniss de dato 1. März 1894 von der Bahnerhaltungssection P. erhalten. Schliesslich führt der Kläger an, er sei seit dem 1. October 1854 auch als Mitglied des Krankenunterstützungs-Institutes für Bedienstete und Arbeiter beigetreten, woselbst er stets die Einzahlungen pünktlich leistete und welchem Institute er bis zu seiner am 5. Februar 1894 erfolgten Entlassung angehörte.

Kläger verlangt nach § 81 der Gewerbeordnung die Ausstellung des oben angeführten Zeugnisses.

Die Geklagte erhebt vor allem die Einwendung der Incompetenz des Handelsgerichtes, weil es sich nicht um ein Handelsgeschäft nach § 38, Z. 2 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuche handle und weil der Kläger nicht als Angestellter, sondern als Taglöhner anzusehen sei, demnach § 39, Z. 2 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuche keine Anwendung finde.

Es ist richtig, dass es sich in diesem Streite um kein Handelsgeschäft handelt, und es ist demnach zu untersuchen, ob es sich um eine Handelssache nach § 39, Z. 2 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuche handelt.

Der Kläger bezeichnet sich selbst als Visirer mit Taglohn und betrachtet sich als eine im Gewerbe der Geklagten angestellte Person.

Allein die Sachverständigen haben ihr Gutachten dahin abgegeben, dass ein Visirer Taglöhner, d. i. Arbeiter gegen Taglohn sei, der aus den besseren Arbeitern genommen und besser entlohnt wird, jedoch jeden Augenblick und ohne Grund entlassen werden könne.

Es ist demnach der Kläger nicht als ein im Gewerbe der Geklagten nach § 39, Z. 2 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuche Angestellter zu betrachten und die Competenz des Handelsgerichtes erscheint demnach nicht begründet. Der Kläger sucht zwar die Eigenschaft als Angestellter auch noch dadurch zu begründen, dass er durch mehrere Jahre Mitglied des Verwaltungsausschusses des Krankenunterstützungs-Institutes war und beruft sich auf § 2 der Statuten dieses Institutes.

Allein aus § 2 dieses Statutes geht hervor, dass Mitglieder dieses Ausschusses nicht nur im Gewerbe Angestellte, sondern auch die bei der Geklagten beschäftigten Arbeiter werden können.

Der Kläger war ein solcher Arbeiter und es kann aus der Mitgliedschaft die Eigenschaft eines Angestellten nicht ableiten.

Nachdem die Competenz des Handelsgerichtes nicht begründet erscheint, musste der erhobenen Einwendung der Incompetenz dieses Gerichtes stattgegeben, die Klage abgewiesen und an das zuständige Gericht gewiesen werden.

Es entfällt demnach die Erörterung der materiellen Frage der widersprochenen passiven Legitimation und Verpflichtung zur Ausstellung eines Dienstzeugnisses an sich.

Der Ausspruch über die Kosten gründet sich im § 24 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69.

Ueber Appellation des Klägers bestätigte das O. L. G. Prag die erstrichterliche Entscheidung unter Abweisung des Anspruches desselben auf Ersatz der Appellationskosten.

Gründe:

Der Kläger gründet die Zuständigkeit des Gerichtshofes erster Instanz zur Entscheidung dieser Rechtssache auf die Bestimmungen der §§ 38, Z. 2, und 39, Z. 2 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuche, allein nicht mit Erfolg; denn belangend die erstere Vorschrift, so ist es zwar richtig, dass die Firma der geklagten Actiengesellschaft im Handelsregister eingetragen ist, allein der Kläger beansprucht von der Geklagten die Ausstellung eines Zeugnisses über die derselben während einer bestimmten Zeit als Visirer und Oberbauarbeiter geleisteten Dienste, und das diesem Anspruche zu Grunde liegende Rechtsverhältniss hat keineswegs die

rechtliche Natur eines der in den Art. 272 und 273 H. G. B. erwähnten Handelsgeschäfte, weshalb die Vorschrift des § 38, Z. 2 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuche hier nicht Anwendung finden kann.

Aber auch die Bestimmung des § 39, Z. 2 des citirten Gesetzes greift hier nicht Platz, weil der Kläger selbst zugesteht, dass er der Geklagten als Visirer und Oberbauarbeiter gegen Taglohn Arbeiten verrichtete, durch die Sachverständigen festgestellt wurde, dass der Visirer ein Taglöhner ist, der jeden Augenblick ohne Grund entlassen werden kann, und bei diesem Stande der Sache mit Grund nicht behauptet werden kann, dass der Kläger jemals die rechtliche Stellung eines Angestellten der Geklagten bekleidet hat, weshalb es sich hier auch nicht um einen Streit aus dem Rechtsverhältnisse der Geklagten mit einer in ihrem Gewerbe angestellten Person handelt.

Das Urtheil erster Instanz stellt sich demgemäss als gesetzlich begründet dar, weshalb dasselbe bestätigt wurde.

Der Ausspruch über die Kosten zweiter Instanz gründet sich im § 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69.

Nr. 5.

Der Anspruch auf Schmerzensgeld ist ein höchst persönliches Recht; die Hinterbliebenen nach einem anlässlich eines Eisenbahnunfalles Verunglückten können dasselbe daher nur dann beanspruchen, wenn es vom Verunglückten noch bei dessen Lebzeiten geltend gemacht wurde. Meilengelder sind bei Festsetzung der Entschädigungsrente in Betracht zu ziehen. Beiträge aus dem Pensionsfonds und Erziehungsbeiträge bilden keine Abzugspost von der Entschädigungsrente.

(Entscheidung des O. G. H. vom 8. Januar 1896, Z. 35; Bestätigung des Erkenntnisses des O. L. G. Wien vom 12. November 1895, Z. 13275; theilweise Abänderung der Entscheidung des H. G. Wien vom 2. August 1895, Z 21554.)

Der auf der Fahrt von Buk. nach Bur. begriffene Güterzug Nr. 385 wurde am 17. November 1893 von einem auf demselben Geleise nachfolgenden Maschinenzuge eingeholt, und infolge des Zusammenstosses der am Signalwagen des Güterzuges befindliche Bremser Michael Z. von seinem Bremsersitze herabgeschleudert und so schwer verletzt, dass derselbe am nächsten Tage starb.

Die Witwe des Verstorbenen, Katharina Z., klagte die Bahnverwaltung im eigenen und im Namen ihrer minderjährigen Töchter Emilie, Stefanie und Valerie Z., auf Zahlung

eines Schmerzensgeldes von 6000 fl., eines einmaligen Entschädigungsbetrages von je 8000 fl. für sich und jedes ihrer minderjährigen Kinder, sowie auch auf Ersatz der verursachten Gerichtskosten.

Anlässlich der über dieses Klagebegehren am 4. Februar 1895 stattgehabten summarischen Verhandlung wurde das Klagebegehren modificirt, wie folgt:

Die geklagte Bahnverwaltung sei schuldig, der im eigenen, sowie im Namen ihrer minderjährigen Töchter als deren Mutter und Vormünderin auftretenden Klägerin das angesprochene Schmerzensgeld per 6000 fl. und die einmaligen Entschädigungsbeträge von je 8000 fl. sammt den vom Klagstage von diesen Beträgen zu berechnenden 5procentigen Zinsen, eventuell an Stelle dieser Entschädigungscapitalien vom 18. November 1893 angefangen der klägerischen Witwe Katharina Z. bis zu ihrem Tode, beziehungsweise bis zu deren Wiederverheiratung eine jährliche Rente im Betrage von 480 fl. in anticipativen Monatsraten pro 40 fl., den drei klägerischen Waisen aber, und zwar einer jeden von ihnen, im Falle ihrer Verehelichung ein Heiratsgut zu je 1000 fl., ferner bis zu deren Verehelichung und im Falle sie ledig blieben, bis sie sich selbst erhalten können, eine jährliche Rente im Betrage von je 240 fl. in anticipativen Monatsraten von je 20 fl. zu zahlen, und zwar die zur Zeit der Rechtskraft des Urtheiles bereits fälligen Monatsraten sammt 5 Procent Verzugszinsen binnen drei Tagen, die späteren Raten hingegen am 18. eines jeden Monates bei Vermeidung der gerichtlichen Execution zu bezahlen, sowie auch die mit Ausschluss der besonders zu vergütenden Erkenntnissgebühr und vorzumerkenden Stempelgebühren zu bestimmenden Gerichtskosten in derselben Zeit und unter derselben gerichtlichen Strenge zu ersetzen.

Das H. G. Wien entschied über dieses so modificirte Klagebegehren:

Die geklagte Eisenbahnverwaltung sei schuldig zu bezahlen:

1. Der Katharina Z. vom 18. November 1893 angefangen bis zu ihrem Ableben, beziehungsweise bis zu ihrer Wiederverehelichung eine jährliche Rente von 163 fl. in anticipativen Monatsraten pro 13 fl. 58⅓ kr., und zwar die bis zur Rechtskraft dieses Urtheiles bereits fällig gewordenen Raten auf einmal binnen 14 Tagen bei sonstiger Execution, die künftighin fällig werdenden aber am 18. eines jeden Monates, bei sonstiger Execution;

2. jedem der drei minderjährigen Kinder, Emilie, Stefanie und Valerie, zu Handen ihrer Vormünderin Katharina Z. vom 18. November 1893 an bis zu dem Zeitpunkte ihrer Selbsterhaltungsfähigkeit oder falls sie sich vor Erlangung der Selbsterhaltungsfähigkeit verehelichen sollten, bis zum Zeitpunkte der Verehelichung eine jährliche Rente von 54 fl. $33^1/_3$ kr. in anticipativen Monatsraten pro 4 fl. $52^7/_9$ kr., und zwar die bis zur Rechtskraft des Urtheiles fällig gewordenen Raten auf einmal binnen 14 Tagen bei sonstiger Execution, die künftig fällig werdenden aber am 18. eines jeden Monates, bei sonstiger Execution;

3. den Klägern die Hälfte der mit Ausschluss der besonders zu vergütenden Erkenntnissgebühr und Idealstempel, auf 236 fl. 26 kr. bestimmten Gerichtskosten, i. e. den Gerichtskostenbetrag per 118 fl. 13 kr. binnen 14 Tagen bei sonstiger Execution.

Mit den weiteren Ansprüchen werden die Kläger abgewiesen.

Gründe:

In der Hauptsache ist unbestritten, dass Michael Z. durch eine Ereignung im Verkehre auf einer mit Dampf betriebenen Eisenbahn getödtet wurde, und haben daher in Gemässheit des § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, beziehungsweise des § 1327 a. b. G. B. die hinterbliebene Gattin, wie auch die Kinder Schadenersatzansprüche gegen die schuldtragende Eisenbahnverwaltung.

Das Schmerzensgeld gebührt dem Verletzten über sein Verlangen (§ 1325 a. b. G. B.), dasselbe stellt sich als ein höchst persönliches Recht des Verletzten dar, welches nur in dem Falle, als der Verletzte dasselbe bereits bei seinen Lebzeiten geltend gemacht hat, auf die Erben transmittirt wird. Da nun diese Voraussetzung im vorliegenden Falle nicht zutrifft, musste der Anspruch auf Schmerzensgeld, ganz abgesehen davon, dass die Kläger auch nicht ausgewiesen haben, dass sie die erbserklärten Erben nach Michael Z. seien, abgewiesen werden.

Nach § 1327 a. b. G. B. können die hinterbliebene Gattin und die hinterbliebenen Kinder den Ersatz dessen begehren, was ihnen durch den Tod des Verletzten entgangen ist.

Zur Grundlage der Bemessung des diesbezüglichen Schadenersatzes können nur die letzten fixen Bezüge des Ver-

letzten genommen werden, also nicht die sogenannten Stunden- oder Kilometergelder, welche onerose Bezüge sind, nämlich eine Vergütung für die mit den Fahrten verbundenen Mehrausgaben repräsentiren und überdies nur dann gezahlt werden, wenn das betreffende Individuum wirklich zu Fahrten verwendet worden ist. Weiters kann nicht Rücksicht genommen werden auf die nach Ablauf eines gewissen Zeitraumes in Aussicht genommene Beförderung des Michael Z., welche von einer Reihe von Zufälligkeiten abhängig erscheint.

Da nun Michael Z. zur Zeit, als ihn der Unfall traf, als Conducteur II. Classe zugestandenermaassen einen Jahresgehalt von 350 fl. und ein Quartiergeld im jährlichen Betrage von 90 fl. bezog, kann nur der Gesammtbetrag dieser Bezüge, nämlich 440 fl., der Schadenberechnung zu Grunde gelegt werden. Es ist der Billigkeit entsprechend, dass von diesem Gesammtbetrage der Theilbetrag von 120 fl. als zur Bestreitung der persönlichen Bedürfnisse des Michael Z. nothwendig, in Abzug gebracht wird, zumal selbst bei Berücksichtigung der Meilengelder (Kilometergelder) in dem von klägerischer Seite behaupteten jährlichen Betrage von 300 fl. von dem Gesammteinkommen des Michael Z. per 746 fl. die Summe von 326 fl. auf die Kläger und 420 fl. auf Michael Z. entfällt, welches Verhältniss ganz entsprechend erscheint. Ebenso ist es den Grundsätzen einer gerechten Vertheilung entsprechend, dass von den auf die Kläger entfallenden 326 fl. ein Theilbetrag von 163 fl. auf die hinterbliebene Witwe und ein Theilbetrag per 163 fl. zu gleichen Theilen auf die hinterbliebenen drei Kinder vertheilt werde. Mit der Zuerkennung von Abfertigungscapitalsbeträgen kann nicht vorgegangen werden, da diese über den Rahmen des § 1327 a. b. G. B. hinausgehen, der Schaden successive zum Vorschein kommt und die geeignete Form der Vergütung für den successive hervortretenden Schaden die Form der Rente ist, welches Princip auch in dem Gesetze über die Arbeiterunfallversicherung ex 1888 zum Ausdrucke gelangt ist.

Die Zuerkennung eines Heiratsgutes für die hinterbliebenen drei Töchter des Michael Z. kann nicht stattfinden, weil die Vermögensverhältnisse des Verunglückten nicht derartige waren, dass angenommen werden könnte, derselbe wäre in der Lage gewesen, seinen Töchtern ein Heiratsgut zu geben.

Es wurde daher der hinterbliebenen Witwe eine Jahresrente pro 163 fl. und jedem der drei minderjährigen Kinder

eine Jahresrente von 54 fl. 33 $^{1}/_{3}$ kr. zuerkannt, wobei bemerkt wird, dass eine Abrechnung dessen, was die Kläger auf Grund des Provisionsstatutes für Diener und Arbeiter der geklagten Bahnverwaltung zu erhalten haben, von obigen Jahresrenten nicht platzzugreifen hat, da der Bezug aus den Fonds des Provisionsinstitutes auf einem ganz anderen Rechtstitel beruht, indem die Theilnehmer am Provisionsinstitute einen bestimmten Procentsatz ihres Gehaltes oder Lohnes und allenfallsiger als zur Provision anrechenbar erklärten Personalzulagen an das Provisionsinstitut zu leisten haben.

Die Festsetzung der 14tägigen an Stelle der von klägerischer Seite begehrten 3tägigen Judicatfrist rechtfertigt sich dadurch, dass es sich hier weder um eine Handels- noch um eine Wechselsache handelt.

Die Zahlung der monatlichen Raten der Jahresrente an die minderjährigen Töchter des Michael Z. wurde zu Handen der Vormünderin Katharina Z. aufgetragen, weil diese Rentenbeträge die Natur von Alimentationen haben, welche kein Gegenstand eines gerichtlichen Erlages sind.

Die Entscheidung in Ansehung der Gerichtskosten gründet sich auf § 25 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69.

Das O. L. G. Wien fand über Appellation beider Theile das erstgerichtliche Urtheil theils zu bestätigen, theils, und zwar über jene der Klägerin dahin abzuändern, dass die geklagte Eisenbahnverwaltung der Klägerin vom 18. November 1893 an lebenslänglich, oder doch bis zum Tage ihrer allfälligen Wiederverehelichung eine jährliche Rente von 313 fl. und jedem der drei minderjährigen Kinder des Michael Z. vom 18. November 1893 bis zu ihrer Selbsterhaltungsfähigkeit oder Verehelichung eine jährliche Rente von 104 fl. 33 $^{1}/_{3}$ kr. zu bezahlen habe, und zwar die vom 18. November 1893 bis zur Rechtskraft dieses Urtheiles fällig gewordenen monatlichen Rentenbeträge binnen 14 Tagen, die weiters fällig werdenden jedoch am 18. eines jeden Monates im vorhinein bei sonstiger Execution. Die Rente der minderjährigen Kinder ist zu Handen der Vormünderin oder des Vormundes zu entrichten.

Weiters hat die geklagte Eisenbahnverwaltung der Klägerin zwei Dritttheile der vom Erstrichter auf 236 fl. 26 kr. bestimmten Kosten im Betrage von 157 fl. 54 $^{2}/_{3}$ kr. und der auf 25 fl. 35 kr. bestimmten Appellationskosten im Betrage von 16 fl. 90 kr. binnen 14 Tagen bei sonstiger Execution zu ersetzen.

Gründe:

Die von der Klägerin in der Appellationsschrift ausgeführten Beschwerden über die Nichtzuerkennung eines Schmerzengeldes, allfälliger Abfertigungsbeträge und der Heiratsgutsforderung erfahren in den erstrichterlichen Gründen ihre zutreffende Widerlegung, denn dass die Einkünfte ihres Gatten nicht dazu hingereicht hätten, Ersparnisse zu machen, dass vielmehr die Gattin bestrebt sein musste, durch eigene Thätigkeit dem Gatten die Bestreitung der Kosten des Haushaltes zu erleichtern, und dass auch die Kinder mit der grössten Sparsamkeit zu möglichst baldiger Erwerbsfähigkeit heranzuziehen waren, ergiebt sich klar aus den Ausführungen der Klägerin selbst, welche in der Klage und in der Replik auf die Theuerung der Lebensmittel und der Wohnungsverhältnisse in Galizien hinweist und ausführt, und unter Beweis stellt, dass behufs blosser Ernährung einer Mutter mit drei Töchtern selbst in beschränkten Verhältnissen täglich drei Gulden nothwendig sind.

Nun bezog Michael Z. aber nur 446 fl. und sammt den Kilometergeldern per 300 fl. also 746 fl. jährlich, konnte daher zur Ernährung seiner Gattin und Kinder nicht 3 fl. täglich aufwenden, da dazu schon 1095 fl. im Jahre nothwendig gewesen wären.

Es ist also offenbar, dass die Klägerin für sich und die drei Kinder vom Verunglückten nur viel weniger als 3 fl. täglich erhalten konnte und erhalten hatte und dass ein Heiratsgut nicht zusammen zu bringen war.

Dagegen kann angenommen werden, dass der Verunglückte als guter Familienvater auch einen Theil der verdienten Meilengelder für die Erhaltung seiner Familie verwendet habe, dass also deren Jahresbetrag per 300 fl. bei Bestimmung der Entschädigungsrente in Anschlag zu bringen war. Ebenso unterliegt es auch keinem Zweifel, dass sich das Einkommen des Verunglückten schon in Bälde vermehrt haben würde und dass angesichts dessen seinen Hinterbliebenen durch dessen Tod mehr entgangen ist, als der Erstrichter feststellte. In dieser Erwägung wurden die von diesem der Witwe und den Kindern zuerkannten Entschädigungsrenten um 300 fl., d. i. um den Betrag der vom Verunglückten bezogenen Meilengelder derart erhöht, dass jener 150 fl. und jedem der Kinder

50 fl. mehr jährlich zugesprochen wurden. Da aber die geklagte Bahnverwaltung der Klägerin und deren Kindern in der Einrede nur die vom Erstrichter zuerkannten Beträge und diese nur mit Abzug der ihnen bereits zugesprochenen Provisions- und Erziehungsbeiträge zugestand, die Klägerin aber nun mehr ersiegte, erscheint es billig und dem § 25 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, entsprechend der Geklagten zwei Drittheile der Streitkosten ersetzen zu lassen.

Die Geklagte wird über ihre Beschwerde auf die Bestimmungen der §§ 1 und 2, dann 21, 30 und 32 des für die Diener und Arbeiter der Geklagten giltigen Provisionsstatutes verwiesen, nach welchen, wie der Erstrichter schon hervorhob, der Anspruch der Klägerin auf eine Provision und ihrer Kinder auf Erziehungsbeiträge auf einem anderen Rechtstitel als jenem des Schadenersatzes im Sinne des § 1327 a. b. G. B. beruht, der Richter daher umsomehr mit Recht auf die der Klägerin und ihren Kindern zugesprochenen Provisions- und Erziehungsbeiträge bei Bestimmung der Schadenersatzrenten keine Rücksicht nahm, als in den obgenannten Paragraphen der Fall, dass die Entschädigungsmomente ohne Berücksichtigung der Provisions- und Erziehungsbeiträge bestimmt wurde, vorgesehen erscheint.

Der Spruch in Ansehung der Appellationskosten stützt sich auf die §§ 25 und 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, da der wesentlichste Theil der Appellation von Erfolg war.

Die von der geklagten Bahnverwaltung erhobene Revisionsbeschwerde wurde verworfen und das Urtheil des O. L. G. bestätigt.

Gründe:

Das O. G. H. bemerkt unter Hinweisung auf die vom O. L. G. vorgebrachte Begründung, dass immerhin Grund zur Annahme vorliege, dass Michael Z. seiner Familie von den Meilengeldern einen höheren Betrag zugewendet hätte, als diesfalls dem erstgerichtlichen Urtheile zu Grunde gelegt wurde, und dass er voraussichtlich im Laufe seiner Dienstzeit höhere Bezüge erhalten hätte, wonach die vom O. L. G. bestimmten Renten den thatsächlichen Verhältnissen entsprechen.

Nr. 6.

Es begründet keine Nullität in einem gegen den Staatsbahnfiscus geführten Processe, wenn es letzterem im Urtheil überlassen wird, die Person zu bezeichnen, die in seiner Vertretung einen ihm aufgetragenen Haupteid zu schwören hat.

(Entscheidung des O. G. H. vom 9. Januar 1896, Z. 15410; Bestätigung der Erkenntnisse des O. L. G. Lemberg vom 8. October 1895. Z. 16701 und des L. G. Lemberg als H. G. vom 16. Juni 1895, Z. 18851.)

Der Zug 961 stiess bei der Ausfahrt aus der Station L. mit einer Partie leerer Wagen zusammen. Infolge des Zusammenstosses wurde der auf der Plattform des Dienstwagens befindliche Zugsführer J. D. zuerst an eine Eisenstange geschleudert, sodann auf die linke Seite nach rückwärts geworfen und aus dem Wagen geschleudert.

J. D. wurde als zu weiteren Diensten ungeeignet entlassen. Auf Grund des Unfalles beanspruchte derselbe von der St.-Bahn die Zahlung eines Betrages von 50 fl., einer jährlichen Rente von 37 fl. 17 kr. und eines Schmerzensgeldes von 4000 fl.

Das L. G. Lemberg als H. G. erklärte die Bahnverwaltung für sachfällig und verurtheilte dieselbe zur Zahlung der vom Kläger beanspruchten Entschädigungsbeträge, vorausgesetzt jedoch, dass die Geklagte nicht durch eine geeignete, von ihr zu bezeichnende Person den Haupteid darüber leiste, dass es ihres Wissens und Erinnerns nach nicht wahr sei, dass

a) bei dem Eisenbahnunfalle, welcher sich den 30. April 1892 Abends bei Ausfahrt des Zuges 961 ereignete, der Kläger mit der rechten Körperseite nach vorne an eine Eisenstange geschleudert, sodann nach rückwärts auf die linke Seite zurückgeworfen, am Kopfe stark verwundet zur Erde gefallen und aus dem Geleise geschleudert worden sei;

b) der Kläger nach dem Eisenbahnunfalle vom 30. April 1892 für Arzneien mindestens 5 fl., an Honorar für die denselben untersuchenden und behandelnden Aerzte mindestens 45 fl. verausgabt habe.

Sollte die Geklagte durch die von ihr zu bezeichnende Person nur den Haupteid über die unter *b* angeführten Thatsachen ablegen, so ist dieselbe von der Bezahlung des für Aerzte und Arzneien vom Kläger ausgelegten Betrages von

50 fl. sammt 5 Procent Zinsen befreit, jedoch verpflichtet, demselben die übrigen angesprochenen Beträge zu vergüten.

Wird dagegen von der Geklagten, beziehungsweise durch die von dieser bezeichneten Person der Haupteid auch über die Thatsachen unter *a* abgelegt, so wird der Kläger mit allen Ansprüchen abgewiesen und in die Kosten dieses Processes per 133 fl. 86 kr. verfällt.

Gründe:

Bezüglich des Haupteides über die unter *a* formulirten Thatsachen hat der Kläger denselben mit dem Beifügen angeboten, dass derselbe entweder vom Präsidenten der österreichischen Staatsbahnen Dr. B. oder von dem pensionirten Betriebsdirector in L., Wladislav Kl., oder vom ehemaligen Stationsvorstand in L. Stanislaus L., oder von einer durch die Eisenbahn zu bezeichnende Person abzuschwören sei.

Gegen diesen Eid wendet die Geklagte dessen Unzulässigkeit mit der Begründung ein, dass weder Dr. B., weil er von dem Unfalle keine Kenntniss besitze, noch auch Kl. und L., weil sich dieselben nicht mehr im activen Eisenbahndienste befänden, diesen Eid ablegen können, und dass es weiters nicht Sache der Bahnverwaltung, sondern des den Eid anbietenden Klägers sei, jene Person zu bezeichnen, welche den Eid abzulegen hätte.

In Erwägung jedoch, dass der Kläger thatsächlich nicht erwiesen habe, dass Dr. B. von dem Unfalle Kenntniss besitze, und dass der Betriebsdirector Kl. und der Stationsvorstand L. gegenwärtig noch zur Eidesablegung namens der Geklagten verpflichtet seien; in der Erwägung, dass ein solcher Nachweis, und selbst die Bezeichnung einer bestimmten Person durch den Kläger um so schwieriger sei, als in der Person der Functionäre jeden Augenblick Veränderungen möglich seien, welche die Beweisführung eventuell unmöglich gestalten könnten; in der weiteren Erwägung, dass die Berufung auf eine durch die Bahnverwaltung selbst zu bezeichnende Person, welche nomine derselben den Eid abzulegen hätte, die der Geklagten zustehenden Rechte nicht nur nicht beeinträchtige, sondern derselben vielmehr die Möglichkeit biete, nach eigenem Ermessen die Auswahl zu treffen, und hierdurch ihre Rechte einigermaassen erweitert werden; in der Erwägung endlich, dass die Forderung, der

Kläger möge unbedingt eine bestimmte Person bezeichnen, welche namens der geklagten Bahnanstalt den Eid abzulegen hätte, in Anbetracht der schon erwähnten Möglichkeit einer Veränderung in den Functionären der Eisenbahn, den Kläger ungerechterweise in die Gefahr versetzen könnte, seiner berechtigten Ansprüche verlustig zu werden, ist auch angesichts der Nichtübertragung des obigen Eides seitens der Eisenbahn, dieser durch den Kläger angebotene, die obigen entscheidenden Umstände betreffende Eid mit dem zuzulassen, dass derselbe durch eine von der Eisenbahn zu bezeichnende Person zu erfolgen habe.

Der Eid über die unter *b* formulirten Thatsachen wurde aus denselben Gründen zugelassen.

Das O. L. G. Lemberg verwarf die seitens des geklagten Eisenbahnärars überreichte Appellation und bestätigte das Urtheil der ersten Instanz.

Gründe:

Beide Facten sind nicht solcher Art, dass bezüglich derselben nicht der Haupteid angeboten werden könnte, nachdem dieselben, als den Sinnen wahrnehmbare Ereignisse die Möglichkeit, von deren Richtigkeit Kenntniss zu erlangen, nicht ausschliessen.

Sobald also die geklagte Partei — ungeachtet der Aufforderung, die Eide auf den Kläger zu übertragen und auf diese Weise infolge der Beeidigung der Beweisthesen durch denselben etwaige ihrerseits mögliche Bedenken bezüglich der Wahrheit der zu beeidigenden Facten zu beheben — beharrlich darauf bestand, dass diese Beweisführung unzulässig sei, kann sie sich gegenwärtig über das anders lautende Urtheil des Richters erster Instanz umsoweniger beklagen, als in demselben — über die Angaben des Klägers hinaus — der Geklagten die Wahl jener Person, welche die negativen Eide abzulegen hätte, überlassen wurde.

Die seitens der Finanzprocuratur namens des geklagten k. k. Eisenbahnärars beim O. G. H. überreichte Nullitätsbeschwerde machte unter anderem auch geltend, dass die Entschädigung aus dem Eisenbahnschatze dem Kläger auf den Fall zugesprochen wurde, wenn das Eisenbahnärar, beziehungsweise die k. k. Staatsbahnen den Haupteid in der sententionirten Rolle durch eine von ihnen zu bezeichnende Person nicht ablegt, was den Bestimmungen der Gerichts-

ordnung und auch dem Spruche Nr. 7*) widerstreitet, wie dies bereits in der Appellation des Näheren auseinander gesetzt wurde.

Der O. G. H. hat die Nullitätsbeschwerde im Grunde des § 51 des Summarpatentes als unstatthaft zurückgewiesen.

Gründe:

Es ist einerseits nicht richtig, dass Kläger im Processe jene physische Person nicht namhaft gemacht habe, welche den angebotenen Haupteid für den Fiscus abzulegen hätte; andererseits kann eine Nullität hierin nicht erblickt werden, wenn es der geklagten k. k. Staatsbahn im Urtheile überlassen wurde, denjenigen zu bezeichnen, der in ihrer Vertretung den Haupteid zu schwören habe, zumal der Vorstand der k. k. Staatsbahn nur zu häufig sich ändert und dieser Umstand allein den Rechten der Partei nicht abträglich sein kann.

Nr. 7.

Bei der Ertheilung eines Betriebsconsenses für eine Eisenbahn kommen nur öffentliche Rücksichten in Betracht, und kann daher die bezügliche Entscheidung vor dem V. G. H. nicht angefochten werden. Beschwerden gegen das Verfahren bei Concessionirung maschineller Betriebsanlagen sind zunächst im Instanzenzug auszutragen.

(Entscheidung des V. G. H. vom 13. Januar 1896, Z. 2253 ex 1895.)

Dr. F. A. in Graz erhob als Anrainer gegen die Ertheilung des Betriebsconsenses für die Drahtseilbahn am Schlossberge in Graz, sowie gegen die Concessionirung von maschinellen Betriebsanlagen dieser Bahn beim V. G. H. Beschwerde. Dieselbe wurde gemäss der §§ 2, 5 und 21 des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, ohne weiteres Verfahren zurückgewiesen.

Gründe:

Insoweit sich die Beschwerde gegen die unterm 25. November 1894, Z. 64271, vom Handelsministerium ertheilte Betriebsbewilligung für die Schlossbergbahn in Graz richtet, können — da hierbei im Sinne der §§ 1 und 2 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R. G. Bl.

---

*) Spruch Nr. 7, Entscheidung vom 24. Juli 1872, Z. 7036: Dem Fiscus kann vom Richter ein Haupteid nur dann aufgetragen werden, wenn der Deferent im Processe jene physische Person namhaft gemacht hat, welche den Haupteid für den Fiscus abzulegen hätte.

Nr. 1 ex 1852, sowie gemäss § 31 der Handelsministerialverordnung vom 25. Januar 1879, R. G. Bl. Nr. 19, nur öffentliche Rücksichten, ob nämlich vermöge der Constructionsart der Bahn und der Beschaffenheit und Menge der für den Bahnbetrieb vorhandenen Gegenstände ein regelmässiger, ungestörter und sicherer Betrieb mit vollem Grunde erwartet werden kann, in Betracht kommen — Rechte dritter Personen und insbesondere allfälliger Anrainer weder in Frage noch in die Beurtheilung und Entscheidung gezogen werden, und steht diesfalls daher der Beschwerde der Mangel der Legitimation zur Beschwerdeführung entgegen.

Insoweit sich jedoch die Beschwerde gegen das bei der Concessionirung der maschinellen Betriebsanlagen für die fragliche Drahtseilbahn (Aufstellung eines Dampfmotors und eines Kesselhauses) seinerzeit eingehaltene Verfahren richtet, hätte der Beschwerde in diesem Punkte das bezügliche Anbringen vor den Administrativbehörden und deren Entscheidung voranzugehen, und ist vor Austragung im administrativen Instanzenzuge die Beschwerdeführung an den V. G. H. gemäss § 5 des Gesetzes vom 22. October 1875 diesfalls unzulässig.

Nr. 8.

Zurückweisung des Recurses der Gemeinde gegen den Entwurf der Fahrordnung einer Pferdebahn unter Hinweis auf die mittlerweile erfolgte Activirung der Fahrordnung.

(Entscheidung des V. G. H. vom 14. Januar 1896, Z. 152.)

Mit dem Erlasse der Statthalterei in Wien vom 29. April 1894, Z. 30396, wurde die für die Zeit vom 1. Mai bis 1. October 1894 giltige Sommerfahrordnung der Wiener Tramwaygesellschaft genehmigt, nachdem die Gemeinde Wien vorher zur Aeusserung über den Entwurf dieser Fahrordnung aufgefordert, sich mit demselben nicht einverstanden erklärt und eine Reihe von Abänderungsvorschlägen gemacht hatte, welche sämmtlich auf eine Erweiterung und Verdichtung des Verkehres der Wiener Tramwaygesellschaft abzielten. Der dagegen von der Gemeinde eingebrachte Recurs wurde vom Handelsministerium mit der Entscheidung vom 14. September 1894, Z. 2530, dahin erledigt, dass grundsätzlich daran festgehalten werden muss, dass jede Fahrordnung schon vor dem Zeitpunkte ihrer Activirung endgiltig festgestellt sei und das Handelsministerium daher im Interesse des die Pferdebahn

benützenden Publicums es für geboten erachtet, an der nun einmal in Kraft getretenen Fahrordnung nicht abermals Aenderungen vorzunehmen. Die Gemeinde erblickte darin die Ablehnung einer meritorischen Entscheidung über ihr Recursbegehren und erhob hierüber beim V. G. H. Beschwerde. Dieselbe wurde als unbegründet abgewiesen.

Gründe:

Der V. G. H. konnte sich der Anschauung der beschwerdeführenden Gemeinde nicht anschliessen, denn mit dem angefochtenen Erlasse ist eine meritorische Entscheidung nicht nur nicht abgelehnt, sondern eine solche vielmehr dahin getroffen worden, dass an der Fahrordnung nichts mehr geändert wird, dieselbe also bestätigt bleibt. In der Begründung des genannten Erlasses wird nur gesagt, dass dies aus dem Grunde geschehe, weil an der einmal geltenden Fahrordnung im Interesse des Publicums nichts mehr geändert werden soll. Nun hat die Gemeinde in ihrem Recurse nicht die Verletzung eines ihr zustehenden Rechtes, sondern lediglich Rücksichten des öffentlichen Interesses für ihre auf die Abänderung der Fahrordnung hinzielenden Vorschläge geltend gemacht und wenn hiernach das Handelsministerium erkennt, dass die Stabilität des Fahrplanes in einer Periode alle anderen und auch die von der Gemeinde geltend gemachten Rücksichten überwiege, so wird darin eine Rechtsverletzung auch von der Gemeinde nicht erblickt, zumal bei Fällung der angefochtenen Recursentscheidung (am 14. September 1894) die Geltungsperiode der Fahrordnung zum grössten Theile, bei Zustellung desselben (am 4. October 1894) aber zur Gänze verstrichen, in dem letzteren Zeitpunkte also die Realisirung einer dem Recurse stattgebenden Entscheidung physisch unmöglich war.

Die Rücksicht auf die Stabilität der Fahrordnung, beziehungsweise die physische Unmöglichkeit einer Aenderung derselben, waltete nun allerdings zu der Zeit nicht ob, als die Gemeinde, noch vor Activirung der Fahrordnung, ihre Abänderungsvorschläge an die Statthalterei erstattet hatte und glaubte die Gemeinde deshalb einen Anspruch darauf zu haben, dass die Berufungsinstanz ohne Rücksicht darauf, ob die Berufung noch einen praktischen Nutzen haben könne oder nicht, sich meritorisch darüber ausspreche, ob die Berufung begründet war oder nicht.

Es muss auch zugegeben werden, dass im Allgemeinen die Entscheidung über ein Parteibegehren jenen Sachverhalt zur Grundlage zu nehmen hat, welcher zur Zeit der Anbringung desselben vorgelegen ist, dass somit auch die über ein Rechtsmittel ergehende Entscheidung auf die Basis des Erkenntnisses erster Instanz zurückzugehen hat. Allein andererseits muss festgehalten werden, dass es sich hier — schon nach dem Inhalte der von der Gemeinde Wien erstatteten Aeusserung — nicht um die Feststellung subjectiver Rechte dieser Gemeinde, sondern um die Geltendmachung der von ihr vertretenen Verkehrsinteressen anlässlich eines Verwaltungsactes handelte, welcher lediglich auf die den jeweiligen thatsächlichen Verhältnissen angemessene Wahrnehmung öffentlicher Interessen abzielt. Eine in dieser Angelegenheit vom Handelsministerium wann immer getroffene Verfügung wäre daher zu Gunsten der Gemeinde Wien gegen die Staatsverwaltung nicht in Rechtskraft erwachsen, so dass durch dieselbe sich die Staatsverwaltung der Gemeinde Wien gegenüber nicht des Rechtes begeben hätte, Aenderungen der Fahrordnung nachträglich zu genehmigen. Mit einer Entscheidung, wie sie die Gemeinde anstrebt, hätte also das Handelsministerium wohl aussprechen müssen, dass und warum zur Zeit des Anbringens der Gemeinde ihre Forderungen hätten erfüllt oder nicht erfüllt werden können, das Handelsministerium hätte aber gleichzeitig beigefügt, dass diese Forderungen zur Zeit der Erledigung des Recurses theils wegen thatsächlicher Unmöglichkeit, theils aus Rücksichten auf die Stabilität der Fahrordnung nicht mehr erfüllt werden können.

Ein solches Erkenntniss, welches hiernach für die Periode, auf welche es sich bezogen hätte, keine Wirkung mehr geäussert hätte, wäre aber auch für die Zukunft rechtlich ganz werthlos gewesen, weil es bei dem Mangel der Rechtskraft den Staat für die Zukunft auch nicht gebunden hätte, derselbe vielmehr berechtigt und verpflichtet gewesen wäre, über den Entwurf einer neuen Fahrordnung ohne Rücksicht auf die frühere Entscheidung zu erkennen. Eine Entscheidung, wie sie von der Gemeinde Wien begehrt wird, hätte also eine Rechtswirkung überhaupt nicht äussern können und daher konnte auch in der Unterlassung einer solchen Entscheidung eine Rechtsverletzung nicht erblickt werden.

Nr. 9.

Das dem Aerar gemäss Hofdecretes vom 18. September 1786, J. G. S. Nr. 577, zustehende Recht der Verbotslegung findet auf Forderungen des Aerars aus dem Staatseisenbahnbetriebe keine Anwendung.

(Entscheidung des O. G. H. vom 14. Januar 1896, Z. 455/8; Bestätigung der Entscheidung des O. L. G. Krakau vom 1. October 1895, Z. 14433; Abänderung des Erkenntnisses des B. G. Bochnia vom 1. Juli 1895. Z. 7025.)

Die k. k. Betriebsdirection der k. k. österreichischen Staatsbahnen in K. ersuchte wegen Sicherstellung einer ihr gegen den A. H. aus dem Titel einer nichteingehaltenen vertragsmässigen Schwellenlieferung zustehenden Forderung im Betrage von 2963 fl. um die Bewilligung eines provisorischen Pfandrechtes an vier in anderen Angelegenheiten von dem A. H. bei der genannten Dienststelle erlegten Cautionen.

Das k. k. B. G. Bochnia gab dem Ersuchen auf Grund der Note der k. k. Eisenbahnbetriebsdirection K., sowie des Hofdecretes vom 18. September 1786, J. G. S. Nr. 577, unter Wahrung der bereits erworbenen Rechte dritter Personen statt.

Das O. L. G. Krakau, bei welchem A. H. den Recurs und die Nullitätsbeschwerde einbrachte, verwarf das erstrichterliche Urtheil, wies das Begehren der k. k. Eisenbahnbetriebsdirection K. ab und sprach dem A. H. die Recurskosten zu.

Gründe:

In der Erwägung, dass die Bestimmungen des Hofdecretes vom 18. September 1786, J. G. S. Nr. 577, Anwendung finden, wenn es sich um Forderungen des Aerars aus dem öffentlichen Rechte handelt, im gegenwärtigen Falle aber die Forderungen des Aerars aus dem privatrechtlichen Verhältnisse abgeleitet werden, welches zwischen der Bahndirection und dem Executen abgeschlossen wurde, auf welche das bezogene Hofdecret keine Anwendung findet, wird dem Recurse stattgegeben und die angefochtene Entscheidung dahin abgeändert, dass die nomine der Betriebsdirection klagende Finanzprocuratur mit der Forderung um Bewilligung der Pfändung der betreffenden Cautionen abgewiesen wird.

In dem seitens der Finanzprocuratur dagegen eingebrachten Revisionsrecurse machte dieselbe geltend, dass der Inhalt des Hofdecretes vom 18. September 1786, J. G. S. Nr. 577, insbesondere aber der Inhalt der Absätze *b* und *c* es zweifellos erscheinen lasse, dass das Aerar die Sicherstellung aller auf

privatrechtlichen Titeln beruhenden Forderungen geltend machen kann. Denn sobald die Forderungen aus dem öffentlichen Titel im Wege des Streites gar nicht erhoben werden können, so sagt Absatz *b* — indem er von der Möglichkeit einer Erstreckung des 14tägigen Termines zur Einleitung des Justificirungsprocesses spricht — ganz deutlich, dass mit diesem Decrete auch vor allem die Sicherstellung der Aerarforderungen aus dem privatrechtlichen Titel normirt ist.

Uebrigens spricht von der Sicherstellung der Forderungen, die auf dem öffentlichen Rechte beruhen und keiner Justificirung bedürfen, das Hofdecret vom 21. October 1806, J. G. S. Nr. 789.

Da das Eisenbahnärar nur ein Theil des Finanzärares ist, so fehlt der obergerichtlichen Entscheidung jede Basis.

Der O. G. H. hat diesem Revisionsrecurse keine Folge zu geben und die damit angefochtene obergerichtliche Entscheidung aus deren Gründen und in der weiteren Erwägung zu bestätigen befunden, dass das Hofdecret vom 18. September 1786, J. G. S. Nr. 577, als eine Ausnahmsbestimmung strenge zu interpretiren ist und daher dasselbe auf solche Forderungen, denen ein bloss privatrechtliches Verhältniss zwischen den von der Finanzprocuratur vertretenen Fonds des Staates und der Staatsangehörigen zu Grunde liegt, nicht ausgedehnt werden könne.

Nr. 10.

Heilungskosten können auch ohne Specificirung der einzelnen Ausgabsposten zuerkannt werden, falls eine solche Specificirung nach Lage des Falles schwierig zu beschaffen gewesen wäre.

(Entscheidung des O. G. H. vom 26. Januar 1896, Z. 14577; theilweise Bestätigung und Abänderung des Urtheiles des O. L. G. Krakau vom 2. October 1895, Z. 14399, und des K. als H. G. Wadowice vom 3. August 1895, Z. 3687.)

Josef P., Wagenverschieber der N.-Bahn, war am 10. November 1891 bei der Verschiebung von Waggons beschäftigt. Es hätten nämlich drei Waggons mit einem vierten gekuppelt werden sollen. Die drei Waggons wurden zu dem vierten zugeschoben. Auf dem einen dieser Waggons, welcher offen war, waren leere Fässer geladen, welche auf der Seite mittelst Querlatten festgehalten wurden.

Als P. die Waggons schon zusammengekuppelt hatte und aus dem Geleise treten wollte, fielen die Fässer herunter.

Ein Fass traf den P. auf den Kopf. Er stürzte bewusstlos zwischen den Waggons zusammen und wurde auch durch die Bremse verletzt. Infolge der Verletzungen war P. durch längere Zeit bettlägerig, krank und wurde schliesslich mit einem Gnadengehalte des Dienstes entlassen.

P. klagte die N.-Bahn auf Zahlung von Heilungskosten von 500 fl., des Schmerzengeldes von 6000 fl. und einer Rente von 35 fl. monatlich vom 10. November 1891 an:

Das K. als H. G. Wadowice sprach dem Kläger zu

I. Die Heilungskosten per 500 fl. sammt 5 Procent Zinsen vom Klagstage, wenn er

a) den Schätzungseid schwört, dass er sich die Differenz zwischen den Auslagen, welche er aus Anlass des Unfalles für die Medicamente, die Pflege, die Kost und eine entsprechende Wohnung — und den Auslagen für die Kost, Pflege und Wohnung, welche er in gesundem Zustande in derselben Zeit bestreiten musste, auf 500 fl. schätze, und zugleich

b) den unrückschiebbaren Hauptეid schwört, es sei seines Wissens und Erinnerns nicht wahr, dass er von der N.-Bahn für die Zeit vom 11. November 1891 bis 29. März 1892 an Krankengeld 58 fl. 5 kr. erhielt.

II. Dem Kläger bleibt freigestellt, einen geringeren Betrag als 500 fl. mit dem Schätzungseide zu beschwören, und wird dann die Bahngesellschaft nur diesen Betrag zu bezahlen haben.

III. Schwört Kläger den Schätzungseid, aber nicht den Haupteid, dann wird die Bahngesellschaft nur die geringere Summe von 441 fl. 95 kr. zu bezahlen haben.

IV. In dem im Punkte III vorgesehenen Falle steht es auch dem Kläger frei, einen geringeren Betrag als 500 fl. schätzungsweise zu beschwören, und wird die Bahngesellschaft schuldig sein, diesen geringeren Betrag nach Abzug des Betrages von 58 fl. 5 kr. zu bezahlen.

V. Schwört Kläger den Schätzungseid nicht, so wird er zum Haupteide nicht zugelassen, und wird er für diesen Fall mit dem Begehren auf Ersatz der Heilungskosten abgewiesen; ferner werden zugesprochen

VI. unbedingt eine monatliche Rente von 24 fl. in den Wintermonaten und von 22 fl. in den Sommermonaten, jedoch nach Abzug der bisher bezogenen Gnadengabe von 110 fl.;

VII. unbedingt Schmerzensgeld sammt 5 Procent Zinsen.

VIII. Mit dem Begehren auf Zahlung von 6 Procent Zinsen und Stellung der Revisionsfrist von 3 Tagen wird Kläger abgewiesen.

Das O. L. G. Krakau hat der Appellationsbeschwerde des Klägers nicht stattgegeben, dagegen über die Beschwerde der Geklagten das erstrichterliche Urtheil in den Punkten I, II, III, IV, V abzuändern und das Klagebegehren auf Ersatz der Heilungskosten per 500 fl. und Zinsen unbedingt abzuweisen befunden.

Der O. G. H. hat der Revisionsbeschwerde des Klägers Folge gegeben, das obergerichtliche Urtheil in dem die Heilungskosten betreffenden abändernden Theile abgeändert und den erstrichterlichen Spruch in den Absätzen I bis V mit der Einschränkung wiederhergestellt, dass der angesprochene Heilungskostenbetrag von 500 fl. auf 300 fl. und der im Absatze III eingestellte Theilbetrag von 441 fl. 95 kr. auf 241 fl. 95 kr. herabgesetzt werde, im Uebrigen aber die untergerichtlichen Urtheile unberührt gelassen.

Gründe:

Von den beiden Untergerichten wurde die Ersatzpflicht der geklagten Eisenbahn aus Anlass der vom Kläger am 10. November 1891 im Bahnbetriebe erlittenen körperlichen Verletzungen bereits rechtskräftig anerkannt. Diese Ersatzpflicht erstreckt sich gemäss § 1325 a. b. G. B. unstreitig auch auf die Heilungskosten, welche vom Kläger mit 500 fl. angesprochen werden; es wurde jedoch dem Klagebegehren in diesem Punkte vom O. L. G deshalb nicht stattgegeben, weil der Kläger diesen Aufwand nicht gehörig dargethan habe.

Richtig ist es zwar, dass der Beschädigte seinen Ersatzanspruch auszuführen, d. h. die Umstände anzugeben habe, welche geeignet wären, die Nothwendigkeit wie auch die Angemessenheit des gemachten Aufwandes darzuthun, um den Richter in die Lage zu setzen, sich über die Höhe der Entschädigung ein Urtheil bilden zu können. Allein unerlässlich ist eine solche Nachweisung keineswegs, und ist davon im Sinne des § 291 a. G. O. insbesondere dann abzusehen, wenn, wie im gegebenen Falle, eine Specialisirung der gehabten Auslagen fast unmöglich war. Es kann zunächst nicht zweifelhaft sein, dass die beinahe durch sechs Monate anhaltende

schwere Krankheit des Klägers mit beträchtlicheren Auslagen wirklich verbunden war.

Selbstverständlich bestand dieser Aufwand in einer Menge von meistentheils kleineren Auslagen, welche für Medicamente, für die kräftigere Nahrung und für die Pflege bestritten werden mussten, und kann daher vom Kläger als einem einfachen Bahndiener, der zudem noch halb gelähmt war, billigerweise nicht verlangt werden, dass er über solche Auslagen selbst eine Rechnung führe oder führen lasse, viel weniger noch, dass er die unzähligen Posten im Gedächtnisse behalte und dieselben speciell angebe.

Bei gehöriger Würdigung dieser Verhältnisse erweist sich daher der vom O. L. G. angeführte Abweisungsgrund als unhaltbar, und war über die begründete Revisionsbeschwerde der obergerichtliche Spruch in Betreff der Heilungskosten überhaupt abzuändern, und das erstrichterliche Urtheil zunächst in dem Absatze I *a*, jedoch mit der Einschränkung wiederherzustellen, dass der angesprochene Heilungskostenbetrag gemäss § 291 a. G. O. von 500 fl. auf 300 fl. herabgesetzt werde, weil dieser letztere Betrag mit Rücksicht auf die persönlichen Verhältnisse des Klägers für zureichend angesehen werden muss, um den für die Heilung nothwendigen Aufwand zur Gänze zu decken und weil der Kläger wenigstens über einen Theil der gehabten Auslagen, namentlich über die verwendeten Medicamente, dann über die Pflegekosten sich einen urkundlichen Beweis hätte verschaffen können.

Infolge dieser Aenderung musste auch der zweite Theil des ersten Absatzes, nämlich im Punkte ad *b* sammt der mit dem ganzen ersten Absatze in Verbindung stehenden weiteren Absätzen II bis V des erstrichterlichen Spruches; jedoch mit entsprechender Berücksichtigung der erfolgten Mässigung der Entschädigungsquote von 500 fl. auf 300 fl. restituirt werden, weil das nach der Behauptung der Geklagten dem Kläger zugewendete Krankengeld, wie dies der erste Richter sachgemäss ausführt und worauf schon die Benennung selbst hinweist, nur zur Deckung der Heilungskosten bestimmt sein konnte, und für den Fall als die Zahlung der verrechneten Quoten erwiesen wäre, der gesammte Theilbetrag mit 58 fl. 5 kr. von den geltend gemachten Entschädigungsansprüchen gemäss § 1412 a. b. G. B. in Abzug gebracht werden musste.

Nr. 11.

I. Der Prioritätencurator ist in die Kosten eines von ihm gegen die Emissionsgesellschaft erfolglos geführten Processes nicht ad personam, sondern bei Execution des Vermögens der von ihm vertretenen Prioritäre zu verurtheilen.

(Entscheidung des O. G. H. vom 11. Februar 1896, Z. 14580 ex 1895; Bestätigung der Entscheidung des O. L. G. Wien vom 24. Mai 1895, Z. 6164; theilweise Abänderung des Bescheides des H. G. Wien vom 12. März 1895, Z. 21568.)

II. Auf Grund eines solchen Erkenntnisses kann eine Execution auf die Entlohnungsansprüche der Vertrauens- und Ersatzmänner, auch wenn diese sich als Prioritäre ausgewiesen haben, nicht geführt werden.

(Entscheidung des O. G. H. vom 24. Juni 1896, Z. 7417; Bestätigung der gleichlautenden Entscheidung des O. L. G. Wien vom 28. April 1896, Z. 6293, und des H. G. Wien vom 30. März 1896, Z. 62447.)

Ad I. Dr. H. hat als Curator der Besitzer von Prioritätsobligationen II. Emission der W.-Bahn wider diese beim L. G. Wien eine Klage auf Einhaltung des Verlosungsplanes etc. eingebracht.

Das H. G. Wien entschied, dass der Kläger (das ist der Curator) schuldig sei, der W.-Bahn gemäss § 24 des Gesetzes vom 10. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, die mit 1313 fl. 74 kr. bestimmten Gerichtskosten binnen drei Tagen bei Execution zu ersetzen.

Das O. L. G. Wien hat das Urtheil erster Instanz im Kostenpunkte theils bestätigt, theils abgeändert und erkannt, dass Dr. H. als gemeinsamer Curator der Besitzer von Prioritätspartialobligationen der W.-Bahn vom Jahre 1874 (II. Emission) schuldig sein soll, der geklagten Gesellschaft binnen drei Tagen bei sonstiger Execution des Vermögens der von ihm vertretenen Besitzer obiger Prioritätspartialobligationen die mit 1313 fl. 74 kr. bestimmten Gerichtskosten erster Instanz, sowie die mit 155 fl. 52 kr. bestimmten Appellationskosten zu bezahlen.

Gründe:

Was die Beschwerde im Kostenpunkte betrifft, welche nicht gegen die Ziffer der Gerichtskosten, sondern dagegen gerichtet ist, dass nicht die Besitzer der Prioritätspartialobligationen zum Kostenersatz verhalten wurden, so sind für die Entscheidung hierüber § 24 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, und § 6, Alinea 3 des Gesetzes vom 24. April 1874, R. G. Bl. Nr. 49, maassgebend. Es musste

jedoch in einer jeden Zweifel ausschliessenden Weise zum Ausdrucke gebracht werden, dass nicht der gemeinsame Curator persönlich, sondern die von ihm vertretenen Prioritäre zum Kostenersatze verpflichtet seien. In gleicher Weise ist der Ausspruch in Ansehung der Appellationskosten erfolgt, wobei auf den geringfügigen Erfolg der Beschwerde, welche ja nur eine Ergänzung des erstrichterlichen Urtheiles zur Folge hatte, kein Bedacht zu nehmen war.

Der O. G. H. hat die Revisionsbeschwerde des Curators zurückgewiesen und ausgesprochen, dass Dr. H. als gemeinsamer Curator der Besitzer von Prioritätsobligationen der W.-Bahn vom Jahre 1894 (II. Emission) schuldig sei, der geklagten Gesellschaft binnen drei Tagen bei sonstiger Execution des Vermögens der von ihm vertretenen Besitzer obiger Prioritätsobligationen die auf 130 fl. bestimmten Revisionskosten zu bezahlen.

Gründe:

Das O. L. G. hat über Appellation des klagenden Curators das ihn selbst in den Kostenersatz verfällende erstrichterliche Urtheil dahin abgeändert, dass Dr. H. in seiner Eigenschaft als gemeinsamer Curator der Besitzer von Prioritäten II. Emission der W.-Bahn der Geklagten die Kosten bei Execution des Vermögens der von ihm vertretenen Prioritäre zu bezahlen habe. Wenn er nun in der Revision, sowie schon früher in der Appellation die Abänderung des obergerichtlichen Urtheiles dahin anstrebt, dass die geklagte Gesellschaft auch im Falle ihres Obsiegens ihm die Processkosten zu ersetzen habe und dies durch Hinweisung auf den zweiten Absatz des § 6 des Gesetzes vom 24. April 1874, R. G. Bl. Nr. 69, zu rechtfertigen sucht, so muss dagegen auf den dritten Absatz desselben Paragraphen verwiesen werden, nach welchem bei der Entscheidung der Gerichtskosten im streitigen Verfahren für den Processrichter die allgemeinen processualen Vorschriften, also insbesondere jene des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, als Richtschnur zu dienen haben. Zu der eventuell in der Revisionsbeschwerde erbetenen Ergänzung des obergerichtlichen Urtheiles durch Aufnahme einer Bestimmung, welche Prioritätenbesitzer ersatzpflichtig sind, liegt kein Anlass und keine thatsächliche Grundlage vor. Das von der geklagten Gesellschaft in der Revisionseinrede gestellte Begehren um nähere Präcisirung

des Kostenausspruches dahin, dass der Kostenersatz der Geklagten insbesondere bei Execution des Vermögens der Vertrauensmänner und deren Ersatzmänner auferlegt werde, erscheint unstatthaft, da ein solches Begehren im Rechtsmittelzuge nur in einer von der Geklagten selbst eingebrachten Beschwerde hätte gestellt werden können. Die Entscheidung in Ansehung der Revisionskosten stützt sich auf die §§ 24 und 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, und schliesst sich der diesfällige Ausspruch jenem des O. L. G. hinsichtlich der Process- und Appellationskosten an.

Ad II. Bei der Wahltagsatzung vom 25. Juli 1892 hatten sich von den als Vertrauens- beziehungsweise Ersatzmänner gewählten sechs Wiener Advocaten drei, die Doctoren B., D. und P., durch Vorlage von Prioritätsobligationen der W.-Bahn II. Emission als Prioritäre legitimirt und an der Wahl auch activ betheiligt. Unter Beibringung eines vom L. G. Wien als dem Curatelsgerichte ausgefertigten Amtszeugnisses über den eben erwähnten Umstand ist die W.-Bahn beim H. G. Wien puncto der ihr durch die ad I citirten Entscheidungen zuerkannten Gerichtskosten um die executive Einantwortung der inzwischen den Vertrauens-, beziehungsweise Ersatzmännern B., D. und P. curatelsbehördlich zuerkannten Entlohnungsbeträge eingeschritten.

Dieses Gesuch wurde in allen drei Instanzen abgewiesen, und zwar vom H. G. Wien mit der Begründung: Es sei durch die beigebrachte Amtsbestätigung nur dargethan, dass die Doctoren B., D. und P. im Jahre 1892 sich als Besitzer solcher Obligationen ausgewiesen haben, nicht aber, dass sie auch derzeit im Besitze solcher Stücke seien.

Das O. L. G. Wien hat den Recurs der W.-Bahn zurückgewiesen und die handelsgerichtliche Erledigung mit dem Beifügen bestätigt, dass die Recurrentin die Kosten ihres erfolglosen Recurses selbst zu tragen habe, in der Erwägung, dass zwar der gebrauchte handelsgerichtliche Abweisungsgrund nicht maassgebend erscheine, da die Zeit der Klagseinbringung entscheidend ist, dass aber die derzeitigen Executen deshalb nicht sofort exequirt werden können, weil ein dieselben ad personam zum Gerichtskostenersatze an die Exequentin verhaltender gerichtlicher Ausspruch nicht vorliegt.

Der O. G. H. hat die ausserordentliche Revisionsbeschwerde der W.-Bahn zurückgewiesen mit dem Beifügen, dass die Bahn deren Kosten selber zu tragen habe. Denn

wenn auch, wie schon in der oberlandesgerichtlichen Entscheidung richtig bemerkt ist, der Grund, aus welchem das Gericht erster Instanz das eingebrachte Executionsgesuch abgewiesen hat, nicht stichhältig ist, so trifft doch der oberlandesgerichtliche Abweisungsgrund zu, und es kann, nachdem derselbe auch dem von dem O. G. H. seinerzeit bei der Begründung seines Urtheiles vom 11. Februar 1896, Z. 14580, eingenommenen Standpunkte entspricht, insofern mit derselben ausgesprochen wurde, dass das von der geklagten Gesellschaft in der Revisionseinrede gestellte Begehren um nähere Präcisirung des Kostenausspruches dahin, dass der Kostenersatz der Geklagten insbesondere bei Execution des Vermögens der Vertrauensmänner und deren Ersatzmänner auferlegt werde, sich als unstatthaft herausstelle, in den gleichförmigen untergerichtlichen abweisenden Erledigungen weder eine offenbare Ungerechtigkeit noch auch eine Actenwidrigkeit, wie solche behauptet werden will, oder eine begangene Nullität wahrgenommen werden, weshalb es an jenen Voraussetzungen gebricht, unter welchen allein nach dem Hofdecrete vom 15. Februar 1833, J. G. S. Nr. 2593, mit deren Aufhebung oder Abänderung vorgegangen werden könnte.

Nr. 12.

Die Eisenbahn, deren Leute das bahnämtlich ermittelte Gewicht eines zur Ausfuhr in das Ausland bestimmten Frachtgutes im Frachtbrief irrig eingetragen haben, haftet dem Adressaten für die Zollstrafe, welche demselben wegen Unrichtigkeit der von ihm auf Grund der bahnämtlichen Gewichtseintragung gemachten Zolldeclaration auferlegt wurde.

(Entscheidung des O. G. H. vom 18. Februar 1896, Z. 1782; Bestätigung der gleichlautenden Entscheidung des O. L. G. Wien vom 23. December 1895, Z. 14805, und des L. G. Wien vom 20. August 1895, Z. 7025.)

Leopold S. Erben, Sensenfabrikanten in T., haben am 22. August 1888 31 Kisten mit Strohmessern unter der Adresse Gebrüder G. nach Gr. in der Station Sch. der Staatsbahnen aufgegeben, und wurde ihnen darüber ein Aufgabsrecepisse ausgefolgt.

Die Frachtsendung wurde seitens der Bahnstation in Sch. durch den Magazineur D. abgewogen, wofür seitens der Bahn von den Aufgebern auch die vorgeschriebene Waaggebühr eingehoben wurde; und wurde, da die Aufgeber das Gewicht der Frachtsendung nicht in den Frachtbrief eingesetzt, sondern dies der Bahn überlassen hatten, von der Aufgabsstation das Gewicht der Sendung mit 4315 Kilogramm im Frachtbriefe eingesetzt.

Nach Ankunft der Sendung in Gr., der auf russischem Gebiete liegenden russischen Eintrittsstation aus Oesterreich, gaben die Adressaten G. auf Grund der Declaration im Frachtbriefe die Zolldeclaration ab und declarirten in derselben das Gewicht ebenfalls mit 4315 Kilogramm.

Von Seite der russischen Zollbehörde wurde die Frachtsendung nachgewogen und hierbei ein Gewicht von 5317 Kilogramm constatirt. Wegen dieser unrichtigen Gewichtsangabe wurde seitens der russischen Zollbehörde eine Zollstrafe von 325 Rubel 76 Kopeken, welche später auf 318 Rubel 36 Kopeken restringirt wurde, verhängt, und seitens der Adressaten bezahlt, damit die Weiterbeförderung der Waare an M. P. in K. in Russland nicht gehemmt werde; sie liessen sich von P. per Nachnahme den Strafbetrag ersetzen und P. zog bei Bezahlung der Waare den Betrag von 421 fl. 20 kr. ab.

Die Adressaten klagten das Eisenbahnärar auf Rückerstattung des Betrages der Zollstrafe per 318 Rubel 36 Kopeken.

Das L. G. Wien verurtheilte das Aerar, den Klägern den eingeklagten Zollstrafbetrag sammt 5 Procent vom 4. October 1888 zu bezahlen, falls:

a) Die Kläger den Erfüllungseid dahin ablegen, es sei wahr, dass für die von ihnen in der Station Sch. am 22. August 1888 aufgegebenen 31 Kisten Strohmesser an die Adressaten Gebrüder G., Zollspediteure in G., welche Kisten in der genannten Station bahnämtlich gewogen wurden, wegen der unrichtigen Gewichtsdeclaration von der russischen Zollbehörde in G. eine Zollstrafe von 318 Rubel 36 Kopeken erhoben und von den genannten Zollspediteuren erlegt worden sei, und

b) die Kläger den ihnen vom k. k. Aerar zurückgeschobenen Haupteid, es sei wahr, dass die Käufer und Empfänger der obgenannten 31 Kisten, M. P., Handelsmann in K., in Russland von dem an sie zu bezahlenden Kaufpreise der Zollstrafbetrag in Abzug gebracht, affirmativ und ohne den Beisatz des Wissens und Erinnerns abgelegt haben werden.

Weiter wurde entschieden, dass der sub *b* sententionirte Haupteid zu entfallen habe, wenn die Kläger den sub *a* sententionirten Erfüllungseid nicht ablegen.

Gründe:

Die Kläger sprechen vom geklagten Aerar als Eigenthümer der k. k. österreichischen Staatsbahnen den Ersatz

des ihnen in letzter Linie seitens des P. abgezogenen Strafbetrages an, und begründen diesen Schadenersatzanspruch damit, dass die Eisenbahn in jedem Falle für das Verschulden ihrer Leute zu haften habe, im gegebenen Falle die Eisenbahn als Frachtführerin nach den gesetzlichen Bestimmungen über den Frachtvertrag für dieses Verschulden der unrichtigen Gewichtsangabe im Frachtbrief verantwortlich sei und bezeichnen die Art. 282, 393 und 400 des H. G. B., sowie §§ 52 und 63 des B. R. vom 10. Juni 1874, R. G. Bl. Nr. 75, als die für ihr Begehren einschlägigen Gesetzesstellen.

Das geklagte Aerar hat die thatsächliche Behauptung der Kläger über die Frachtaufgabe in Sch. und den bei Abwaage durch den Magazineur D. verursachten Lapsus in der Gewichtsangabe zugegeben, findet aber in der unrichtigen Gewichtsangabe nur einen Latrirungsfehler, für welchen die Eisenbahn nicht zu haften habe, und zwar einerseits aus dem Grunde, weil die Eisenbahn keine öffentliche Maass- und Wägeanstalt im Sinne des Gesetzes vom 19. Juni 1866, R. G. Bl. Nr. 85, sei, daher für ein richtiges Gewicht nicht garantiren, andererseits deshalb, weil die Abwaage nur eine vorbereitende Handlung zum Transport, aber nicht der Transport selbst sei, die Eisenbahn aber als Frachtführerin nur für ein Verschulden ihrer Leute bei Ausführung des Transportes hafte, und deshalb, weil das Frachtgeschäft mit der Ausfolgung der Waare in Gr. an die Gebrüder G. bereits abgewickelt war, damit eine Zollmanipulation nicht verbunden gewesen und die Weiterbeförderung der Fracht von diesen als Neusendung von Gr. aus als mit dem Frachtgeschäft von Sch. nach Gr. in gar keinem Zusammenhange stehend, die Eisenbahn gar nichts mehr angegangen sei.

Für einen Schadenersatz durch Verschulden ihrer Leute hafte die Eisenbahn nur im Sinne des § 19 der B. O. vom 16. November 1851, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1852. Das Abwägen der Frachtgüter sei ein ganz interner Vorgang der Eisenbahn und geschehe ausschliesslich nur zu dem Zwecke, um die Frachtgebühr zu ermitteln, für ihre Leute würde die Bahn nur dann im Sinne der §§ 1314 und 1315 a. b. G. B. haften, wenn ihr eine culpa in eligendo zur Last fiele.

Das geklagte Aerar erhebt sonach die Einwendung des Mangels der Passivlegitimation, erhebt ferner den Einwand

des Mangels der Activlegitimation, weil Kläger eine Cession der Brüder G., beziehungsweise P. hinsichtlich der von diesen bezahlten Zollstrafe nicht vorgelegt haben, ferner die Einwendung, dass der Betrag von 318 Rubel 36 Kopeken nicht liquid sei, weil in der betreffenden Quittung die Rubrik, in welcher obiger Betrag eingesetzt worden, „Accidentia und Strafgelder" laute, Kläger somit nicht nachgewiesen haben, dass dieser Betrag wirklich nur ein Strafbetrag sei, schliesslich die Einwendung, dass zwischen dem Latrirungsfehler und der Zollstrafe kein Causalzusammenhang bestehe, weil die Gebrüder G. ebenso gut als es die russische Zollbehörde zuwege gebracht, den Latrirungsfehler rechtzeitig hätten finden können, und die Angaben im Frachtbriefe nur ein Privatbehelf waren, welche der neue Versender (ab Gr.) auf eigene Gefahr zum Zwecke der bequemen Einsetzung des Gewichtes in die Zolldeclaration benützte. Schliesslich wendet das geklagte Aerar ein, dass das Klagebegehren auch deshalb abgewiesen werden müsse, weil es das Petit ganz ungenau bezeichne und weder den Gegenstand noch das genus actionis enthalte.

Was diese Einwendungen betrifft, so haben die Kläger den Beweis darüber angeboten, dass die in Frage kommende Zollstrafe ihnen zum Schaden gereicht, weil P. den Betrag derselben von der Waarenforderung der Kläger in Abzug gebracht hat, so dass der erlittene Schaden, der in letzter Linie sie allein treffe, nachgewiesen sei.

Einer Cession bedarf es wohl unter diesen Umständen nicht, wie es sich im gegebenen Falle nicht um Abtretung einer Forderung, sondern Zahlung einer für eine dritte Person, i. e. die Kläger seitens der Brüder G. bezahlte Strafe handelt, weshalb von einer Cession gar nicht die Rede sein kann.

Die Kläger erscheinen daher zur Klage legitimirt. Hinsichtlich der Liquidität des Strafbetrages wurden seitens der Kläger Zeugen und Sachverständige angeboten, deren Ergebniss an anderer Stelle wiedergegeben ist. Hinsichtlich des Mangels des Causalzusammenhanges haben die Kläger ebenfalls Zeugen- und Sachverständigenbeweise angeboten, die an geeigneter Stelle erörtert werden.

Vorerst muss die Frage erörtert werden:

Haftet die Eisenbahn für das Verschulden ihrer Leute und unter welchen Umständen?

Als erster Grundsatz hat zu gelten: Die Eisenbahnen haften für Dienstleistungen ihrer Angestellten nur dann nicht,

wenn diese Dienstleistungen ausserhalb der Dienstesaufgaben dieser Angestellten gelegen sind. Dass der Magazineur D. in Sch. das Abwägen der Güter als seine Dienstesaufgabe nicht zu besorgen gehabt, dass dies also ausserhalb seiner Dienstesobliegenheiten gewesen wäre, hat das geklagte Aerar gar nicht behauptet.

Als zweiter Grundsatz hat zu gelten, dass der Beschädigte nicht nur das Verschulden der Eisenbahn nachzuweisen hat, sondern auch den Umstand, dass durch ein solches Verschulden der Schaden entstanden ist, im gegebenen Falle also, dass die unrichtige Gewichtsangabe im Frachtbriefe nicht das Verschulden der Kläger ist, dass den Gebrüdern G. in Gr. ein Verschulden nicht zuzuschreiben ist, weil diese die Zolldeclaration auf Grund der Gewichtsangabe im Frachtbriefe abgegeben haben, dass diese die wegen der unrichtigen Gewichtsangabe seitens der russischen Zollbehörde verhängte Geldstrafe bezahlt, dann dieselbe von P. mit Nachnahme eingehoben haben, und dass dieser schliesslich den Strafbetrag den Klägern vom Kaufschillinge der Waare abgezogen hat.

Für die Eisenbahnen gelten, wenn sie Gütertransporte übernehmen, die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen des Handelsrechtes über das Frachtgeschäft mit den besonderen Bestimmungen, welche in dieser Hinsicht für die Eisenbahnen normirt sind; es muss nur auf Art. 423 H. G. B. hingewiesen werden, nach welchem die Eisenbahnen nicht berechtigt sind, die gesetzlichen Bestimmungen über die Verpflichtung des Frachtführers zum Schadenersatze zu ihren Gunsten aufzuheben oder einzuschränken. Es hat aber auch für sie die Bestimmung des Art. 282 H. G. B. Geltung.

Nach dem Absatze 4 des § 52 des B. R. vom 10. Juni 1874 kann der Absender einer Fracht es der Eisenbahn überlassen, das Gewicht des Frachtgutes zu ermitteln und das ermittelte Gewicht in den Frachtbrief einzutragen, wofür ein besonderes Wägegeld erhoben wurde.

Im vorliegenden Falle haben die Kläger dieses Wägegeld gezahlt, und wurde, wie nicht bestritten ist, seitens der Bahnverwaltung in Sch. durch den hierzu berufenen Magazineur D. die Fracht verwogen und die constatirt unrichtige Gewichtsangabe in den Frachtbrief eingesetzt.

Den Klägern fällt also hinsichtlich dieser unrichtigen Gewichtsangabe im Frachtbriefe ein Verschulden nicht zur Last; die Bahn hatte das Abwägen mit der Sorgfalt eines

ordentlichen Frachtführers zu besorgen, die Kläger durften sich somit auf die Richtigkeit des seitens der Bahn ermittelten Gewichtes und die Richtigkeit der Gewichtsangabe im Frachtbriefe mit Recht verlassen, da die bona fides im Handelsverkehre von eminenter Wichtigkeit ist. Wenn das geklagte Aerar behauptet, die Gebrüder G. hätten sich nicht auf die im Frachtbriefe enthaltene Gewichtsangabe zu verlassen gehabt, sondern vor Abgabe der Zolldeclaration das Gewicht prüfen sollen, ob es mit der Angabe des Frachtbriefes übereinstimme, und wenn das geklagte Aerar weiter behauptet, dieselben hätten auch die Bleistiftnotizen auf der Rückseite des Frachtbriefes zu beachten gehabt, so muss darauf erwidert werden, dass abgesehen davon, dass die G., wie später nachgewiesen wird, gar nicht in die Möglichkeit versetzt waren, vor Abgabe der Zolldeclaration sich von dem richtigen Gewichte der Fracht zu überzeugen, dass diese aber mit Rücksicht auf die bona fides ohneweiters ihrer Zolldeclaration die Gewichtsangaben im Frachtbriefe zu Grunde legen durften, dass sie auch gar nicht auf das Bleistiftgekritzel auf der Rückseite derselben zu achten hatten, weil für sie nur die in die betreffende Rubrik des Frachtbriefes eingesetzte Gewichtsangabe maassgebend sein durfte, wenn überhaupt diese Notizen sich schon damals, als der Frachtbrief in ihre Hände gelangte, auf der Rückseite befanden. Was das Abwägen der Fracht in Sch. selbst betrifft, so behauptet das geklagte Aerar, das Abwägen sei nur ein ganz interner Vorgang der Eisenbahn zur Feststellung der Frachtgebühr, es bilde aber keinen Bestandtheil des übernommenen Transportes und liege ausserhalb desselben, sei nur eine vorbereitende Handlung hierzu Das Abwägen ist nun wohl auch zur Festsetzung der Frachtgebühr bestimmt, doch nicht nur hierzu, sondern auch zur Feststellung des Gewichtes und ganz besonders in dem Falle, wenn der Absender die Einsetzung des Gewichtes in den Frachtbrief der Eisenbahn überlässt. Im gegebenen Falle hat daher die Bahn auch die Pflicht übernommen, richtig zu wägen, und hat für das richtige Gewicht ganz ebenso wie die besonderen Maass- und Wägeanstalten (Gesetz vom 19. Juni 1866) gutzustehen.

Das Abwägen ist zwar nicht unmittelbar zum Transporte nothwendig und kann wohl als eine vorbereitende Handlung zum Transporte angesehen werden, aber im gegebenen Falle bildet das Abwägen ebenso gut einen integrirenden Theil des

Frachtgeschäftes, wie ein solcher Theil auch der Transport selbst ist, und darauf kommt es eben an, dass es einen Bestandtheil des Frachtgeschäftes ausmacht. Aus der im Frachtbriefe benannten Abgabestation Gr. und aus dem Umstande, dass der Frachtsendung die erforderlichen Begleitpapiere angeschlossen waren, musste die Aufgabsstation, wenn ihr nicht schon aus häufigen früheren Sendungen dies bekannt gewesen sein sollte, was wohl mit Recht anzunehmen ist, entnehmen, dass es sich um Güter handle, die einer zollämtlichen Behandlung unterliegen.

Gr. ist, wie das geklagte Aerar zugestanden hat, die russische Eintrittsstation aus Oesterreich, ist auf russischem Gebiete gelegen und Sitz einer russischen Zollbehörde (Zollkammer I. Cl.). Selbst wenn der Aufgabsstation nicht bekannt gewesen sein sollte, dass Gr. die russische Eintrittsstation aus Oesterreich ist und die Waaren dorthin dirigirt, der Zollbehandlung unterliegen, musste sie aus dem Anschlusse der Begleitpapiere unzweifelhaft entnehmen, dass es sich um eine Fracht handle, die zu verzollen sei; es musste daher der Abgabestation auch bekannt sein, dass auf ein unrichtiges Gewicht eine Zollstrafe gesetzt sei; dies zu wissen, muss als Verpflichtung eines jeden Frachtführers erachtet werden, der Gütertransporte über die Grenze ins Ausland übernimmt, insbesondere also einer Eisenbahn, die Gütertransporte übernimmt.

Wie nun der Absender für alle Strafen und Schäden der Bahn gegenüber haftet, welche diese infolge der zollämtlichen Behandlung wegen Unrichtigkeiten oder Unzulänglichkeiten der Begleitpapiere, welche ihr der Absender vor dem Transporte zu übergeben hatte, treffen sollten, ebenso haftet die Eisenbahn, wenn ihr selbst ein Verschulden in dieser Richtung zur Last fällt. Der Art. 393 H. G. B. ist nicht auf den Fall eines Verschuldens des Absenders einzuschränken; er enthält eine mit der Zollgesetzgebung zusammenhängende Ausnahmsvorschrift und macht auch den Frachtführer für Unrichtigkeiten haftbar, die aus seinem Verschulden entstanden sind. Gemäss Art. 400 H. G. B. haftet der Frachtführer für seine Leute und gemäss § 63 des B. R. vom 10. Juni 1874 für die Leute, die sie bei Ausführung ihrer Gütertransporte verwendet.

Art. 393 H. G. B. ist daher mit Bezug auf Art. 400 H. G. B., respective § 63 des B. R. auch auf die Angestellten

der Bahn anzuwenden. Da im Handelsgesetzbuche der Begriff „Verschulden" nicht definirt ist, wie dies auch vom Begriff „Schaden" gilt, so haben gemäss Art. 1 H. G. B. die Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches hiefür Anwendung zu finden, es sind dies die §§ 1293, beziehungsweise 1294 und 1295.

Dass der Magazineur D. oder jener Bahnbedienstete, welcher auf Grund der vorgenommenen Abwaage das ermittelte Gewicht in den Frachtbrief einzusetzen hatte, nicht einen solchen Grad von Aufmerksamkeit, der bei gewöhnlichen Fähigkeiten angewendet werden kann, bewiesen hat, ist wohl ausser Zweifel.

Das geklagte Aerar hat nicht widersprochen, dass D., den die Kläger als Schuldtragenden bezeichnen, das Gewicht erhoben hat; es bezeichnet seine unrichtige Gewichtsangabe aber nur als einen Latrirungsfehler; sei dem auch wirklich so, gesetzt also das Gewicht sei richtig mit 5317 Kilogramm erhoben worden und bei Summirung des Gewichtes der einzelnen Colli erst der Verstoss geschehen, so wird an dem Verschulden doch nichts geändert. Wer zählt, muss richtig zählen, wer wägt, muss richtig wägen; wird nicht die gehörige Aufmerksamkeit darauf verwendet, beim Zusammenzählen also ein Latrirungsfehler gemacht, so haftet der Schuldtragende für diesen Fehler, im gegebenen Falle also die Bahn für den Bediensteten. Denn eine vis major, welche die Eisenbahn von einer Haftung entbindet, kann selbstredend in einem Latrirungsfehler nicht gefunden werden. Es ist somit ein Verschulden eines Bediensteten der Eisenbahn, und zwar in den Grenzen seiner Dienstesaufgabe erwiesen.

Es fragt sich nunmehr, ob durch dieses Verschulden ein Schaden zum Nachtheile der Kläger verursacht worden, insbesondere, ob dies in der von demselben angegebenen Höhe der Fall sei und ob der Causalzusammenhang zwischen der unrichtigen Gewichtsangabe und der behaupteten Zollstrafe bestehe. Durch die Aussage des Zeugen Heinrich Sp. und den von den Klägern angebotenen Erfüllungseid darüber, dass die Gebrüder G. die Zollstrafe von mindestens 318 Rubel 36 Kopeken für die unrichtige Gewichtsdeclaration der 31 Kisten Strohmesser erlegt haben, sowie den den Klägern seitens des Aerars zurückgeschobenen Haupteid, dass P. diesen Strafbetrag bei Zahlung des Kaufpreises der 31 Kisten Strohmesser in Abzug

gebracht habe, erscheint jener thatsächliche Zusammenhang auch hergestellt.

Zudem haben die Sachverständigen übereinstimmend erklärt, dass die fragliche Waarensendung in Gr. der Verzollung unterzogen werden musste, weil in K. kein russisches Zollamt besteht, und dass nach Handelsgebrauch zu diesem Behufe die Frachtsendung an einen Spediteur in Gr. dirigirt werden musste, welcher dann die Weiterbeförderung zu besorgen hatte; ferner haben die Sachverständigen erklärt, dass es Handelsgebrauch ist, dass die Abgabe der zollämtlichen Declaration, wenn der Absender dem Grenzspediteur keine andere Gewichtsangabe macht, auf Grund der Gewichtsangaben des Frachtbriefes erfolgt, insbesondere wenn das Gewicht bahnämtlich im Frachtbriefe eingesetzt worden ist; ebenso haben die Sachverständigen bestätigt, dass nach der Praxis der russischen Zollbehörde die Frachtgüter nicht vor Abgabe der Zolldeclaration, und zwar auch nicht zum Zwecke dieser Declaration der Partei ausgefolgt werden, dass endlich der in der Quittung eingesetzte Betrag von 318 Rubel 36 Kopeken mit Rücksicht auf die Angabe der Quittung und auf den Inhalt des Frachtbriefes lediglich als ein Strafbetrag für die unrichtige Zoll- respective Gewichtsdeclaration anzusehen ist.

Damit ist aber auch der vollständige Zusammenhang zwischen der unrichtigen bahnämtlichen Gewichtsdeclaration im Frachtbriefe und der von den Gebrüdern G. bezahlten Zollstrafe gegeben.

Was die Einwendung der Finanzprocuratur gegen die Auftragung des Haupteides über den Umstand betrifft, dass P. den Klägern die Zollstrafe bei Zahlung des Kaufpreises der 31 Kisten Strohmesser in Abzug gebracht habe, mit der Begründung, dieser Eid erscheine als Selbsteid, so ist diese Einwendung haltlos. Das geklagte Aerar führt im eigenen Namen Process, und zwar erscheint dasselbe im vorliegenden Falle als Frachtführer; die Einwendungen, welche das geklagte Aerar in processualer und meritorischer Hinsicht erhoben hat, hat es daher der Rechtslage nach auch nur in dieser privatrechtlichen Stellung eines Frachtführers erheben können, und die Kläger sind vollkommen berechtigt, dem geklagten Aerar über den behaupteten Umstand den Haupteid aufzutragen; nicht nur §§ 203 und 207 a. G. O. sind daher maassgebend, sondern auch der Umstand, dass die Kläger jene Personen namhaft gemacht haben, welche den Eid namens

des Aerars zu leisten hatten, und der weitere Umstand, dass die Finanzprocuratur sich von dem Kaufmanne P. in K. Kenntniss über die Richtigkeit der in Rede stehenden klägerischen Behauptung zu verschaffen in der Lage war und ist.

Der zurückgeschobene Haupteid erscheint daher nicht als Selbsteid. Durch den Erfüllungseid wird somit nachgewiesen, dass der in Gr. von den Gebrüdern G. bezahlte Zollstrafbetrag von P. in K. erlegt worden ist und durch den rückgeschobenen Haupteid, dass P. diesen Betrag den Klägern seinerseits bei Zahlung des Kaufpreises der Sendung abgezogen hat. Der Zinsenzuspruch ist im § 1333, respective 1334 a. b. G. B. und im Gesetze vom 15. Mai 1885, R. G. Bl. Nr. 77, begründet, obgleich es den Klägern freigestanden wäre, gemäss Art. 287 und 288 H. G. B. 6 Procent Zinsen zu beanspruchen.

Das O. L. G. Wien hat das Urtheil der ersten Instanz, so weit es die Entscheidung in der Hauptsache betrifft, aus dessen dem Gesetze und der Sachlage entsprechenden, durch die Ausführungen der Appellation des Geklagten nicht entkräfteten Gründen, sowie in der Erwägung bestätigt, dass die im Grunde des vierten Absatzes des § 52 des B. R. vom 10. Juni 1874 von der Eisenbahn selbst vorzunehmende Feststellung des Gewichtes des Frachtgutes, nicht als eine ausserhalb des Rahmens und des gesetzlichen Begriffes des Frachtgeschäftes liegende blosse Hilfsmanipulation angesehen werden kann, dass Art. 400 H. G. B. die Haftpflicht des Frachtführers für seine Leute keineswegs auf die culpa in eligendo beschränkt und dass, was den dem k. k. Aerar aufgetragenen und von demselben zurückgeschobenen Haupteid anbelangt, derselbe im Grunde der Bestimmung der §§ 203 und 207 der a. G. O. und mit Rücksicht auf den Umstand zulässig erscheint, dass die von den Klägern als Eidesleister namhaft gemachten Personen immerhin in der Lage gewesen wären, sich von den durch diesen Eid zu erweisenden Umständen auf geeignetem Wege Kenntniss zu verschaffen.

Der O. G. H. hat das Urtheil der zweiten Instanz bestätigt.

Nr. 13.

1. Die im Gesetze vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, begründete Entschädigung für die durch die Enteignung einer Grundparcelle verursachte Erschwerung des Gewerbes des Enteigneten kann nicht deshalb abgelehnt werden, weil das Gewerbe kein mit der enteigneten Liegenschaft verbundenes dingliches Recht bildet. Eine solche Schadloshaltung

kann aber nur für die Dauer der Betriebserschwerung, und zwar mit der dem jährlichen Aufwande für die letztere entsprechenden Rente beansprucht werden. 2. In dem durch das obcitirte Gesetz geregelten Verfahren kann ein Ersatz jener Kosten, die den Betheiligten durch die Heranziehung eines Rechtsbeistandes erwachsen sind, nicht angesprochen werden.

(Entscheidung des O. G. H. vom 26. Februar 1896, Z. 1666; Abänderung der Entscheidungen des O. L. G. Prag vom 3. April 1894, Z. 8110, und vom 27. Juli 1895, Z. 3461, und des städt.-deleg. B. G. Eger vom 4. Februar 1894, Z. 1498, beziehungsweise vom 6. Juli 1894, Z. 8904, vom 19. Juli 1894, Z. 9420, vom 26. Juli 1894, Z. 9873, und vom 3. August 1894, Z. 9897.)

Gelegentlich der Erweiterung des Bahnhofes in X. wurde auch der dem A. gehörige Strazzenlagerplatz enteignet. Infolge dessen musste der Lagerplatz, sowie auch die bisher knapp an demselben befindliche Strazzensortirungshütte verlegt werden. In der nach dem Gesetze vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, durchgeführten Entschädigungsverhandlung wurde dem A. unter Anderem 1. nebst dem Zuspruche eines Geldbetrages als Ersatz des Werthes der abgelösten Grundantheile ein weiteres, auf Grund von Erhebungen und Sachverständigenbefunden ermitteltes und zu erlegendes Bedeckungscapital von 11.250 fl. als Ersatz des Schadens, beziehungsweise vermögensrechtlichen Nachtheiles zuerkannt, den A. durch die Verlegung des Lagerplatzes, beziehungsweise der Sortirungshütte erleidet, und 2. die grundsätzliche Verfällung der Eisenbahnunternehmung in den Ersatz der Vertretungskosten ausgesprochen; letzteres, weil nach der Bestimmung des § 44 des citirten Gesetzes die Enteignungswerberin die Kosten der gerichtlichen Feststellung der Entschädigung zu bestreiten hat, und den Enteigneten die Zuziehung und Beiwohnung eines Rechtsfreundes nicht verwehrt werden kann, dieselbe vielmehr im gegenwärtigen Falle wegen der angeregten mannigfachen Rechtsfragen nicht als unnöthig bezeichnet werden darf.

Ueber Recurs des A. hat das O. L. G. Prag das erstrichterliche Erkenntniss ad 1 unter Aufrechthaltung des Zuspruches eines Geldbetrages als Ersatz des Werthes des enteigneten Grundes dahin abgeändert, dass dem A. anstatt des erstrichterlich mit 11.250 fl. zugesprochenen Betrages lediglich der Betrag per 857 fl. zuerkannt wird, welcher von den Sachverständigen im Baufache als zur Uebertragung der Strazzenhütte von ihrem gegenwärtigen Standorte in die Nähe des neuen Strazzenlagerplatzes erforderlich angegeben wurde, weil

das von A. auf den enteigneten Parcellen betriebene Strazzensortirungsgewerbe kein auf den enteigneten Grundstücken haftendes dingliches Recht ist, daher die künftige, nach dem Gutachten der Sachverständigen im Strazzenfache schwierigere und kostspieligere Betreibung des Gewerbes nicht als mit der Enteignung nothwendig zusammenhängend angesehen werden kann, zumal A. gar nicht behauptet und nachgewiesen hat, dass er sein Gewerbe an einem anderen Orte nicht lucrativ fortsetzen könne, und weil daher die von den Sachverständigen im Strazzenfache ermittelte Summe nicht als ein dem A. durch die Enteignung der oben bezeichneten Grundstücke entstandener vermögensrechtlicher Nachtheil angesehen werden kann, letzterer vielmehr nur in jenem Betrage besteht, welcher dem Aufwande für die Ueberstellung der Strazzenhütte in die Nähe des neuen Lagerplatzes gleichkommt; ad 2 bestätigt, weil die Parteien zu den richterlichen Erhebungen geladen werden mussten, damit sie ihre Rechte wahren können, ohne diese Ladung zur Feststellung der Enteignung giltig gar nicht hätte geschritten werden können, von den Enteigneten aber es ein Gebot der Vorsicht war, sich zur Wahrnehmung ihrer Interessen eines rechtskundigen Beirathes zu bedienen, weshalb die damit verbundenen Kosten zu den Kosten der gerichtlichen Feststellung der Entschädigung ebenso zu rechnen sind, wie das Mitwirken der Enteigneten zur Vollständigkeit der Erhebungen, und wenn erwogen wird, dass diese Erhebungen über Ansuchen der Eisenbahnunternehmung gepflogen wurden, dass nach § 44 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, die Kosten des Enteignungsverfahrens und der gerichtlichen Feststellung der Entschädigung von der Eisenbahnunternehmung zu bestreiten sind, und dass die Intervention von Advocaten als nothwendig erkannt wurde.

Der O. G. H. hat ad 1 die Entscheidungen der unteren Gerichte bezüglich der Feststellung der Entschädigung des A. für das Erschwerniss des von ihm betriebenen Strazzenhandelsgewerbes dahin abgeändert, dass die Eisenbahnunternehmung als Entschädigung für die Dauer des von A. auf der fraglichen Grundparcelle betriebenen Strazzensortirungsgeschäftes dem A. die Jahresrente von 450 fl. in halbjährigen Vorausraten zu entrichten hat; ad 2 die beiden gleichförmigen Erledigungen der unteren Instanzen bezüglich des Ersatzes der Vertretungskosten dahin abgeändert, dass diese Kosten, sowie auch jene der Aeusserungen jede Partei selbst zu tragen hat.

Gründe:

1. In Betreff der Entschädigung des A. für die durch die Enteignung seiner Grundparcelle verursachte Erschwerung seines Handelsgewerbes gestattet der Begriff einer angemessenen Schadloshaltung allerdings nicht, diese Entschädigung deshalb abzulehnen, weil das von A. auf den enteigneten Parcellen betriebene Gewerbe kein auf diesen Liegenschaften haftendes, richtiger mit ihnen verbundenes dingliches Recht bildet. Bei den nach § 11 des Enteignungsgesetzes allein maassgebenden thatsächlichen, also gegenwärtig herrschenden Verhältnissen kann einem grundsätzlichen Entschädigungsanspruche für die Betriebserschwernisse auch nicht die Einsprache der Eisenbahnunternehmung vom Standpunkte der Gewerbeordnung und der nur auf Widerruf ertheilten Betriebsbewilligung entgegenstehen. Die Thatsache der Betriebserschwerniss und die Vermehrung der Betriebskosten mit dem Jahresbetrage von 450 fl. ist durch das eingehende Gutachten der hierzu berufenen Sachverständigen im Gewerbefache festgestellt. Der Enteignete kann nicht damit abgefertigt werden, dass er ein nicht eingelöstes unbewegliches Gut, hier die Strazzenlagerhütte, auflasse, wenn auch gegen Ersatz der Baukosten diese Hütte anderswo errichte und sich der Gefahr des Verlustes der gegenwärtigen gewerbebehördlichen Bewilligung aussetze. Ebenso berechtigt ist jedoch die aus der Schadloshaltung gezogene Folgerung, dass eine solche nur für die Dauer der Betriebserschwerung beansprucht werden kann. Dieser Theil der Entschädigung betrifft nicht die Enteignung der Grundfläche an sich, sondern nur das persönliche Gewerbe des A., dessen Bestand auf dem jetzigen Platze gewiss ein zeitlich beschränkter ist. Die allein zu entschädigenden Folgen der Enteignung können sonach bezüglich des Gewerbeerschwernisses keineswegs als bleibende, sondern lediglich als vorübergehende aufgefasst werden. Hieraus ergiebt sich aber mit Nothwendigkeit, dass A. die Schadloshaltung seines Gewerbes nach § 8 nicht mit einem Capitalsbetrage, sondern bloss mit der dem jeweiligen Aufwande für das Betriebserschwerniss entsprechenden Rente beanspruchen kann. Der mit den untergerichtlichen Entscheidungen erfolgte Zuspruch eines Capitalbetrages war demnach in Gemässheit des § 16 des kaiserl. Patentes vom 9. August 1854, R. G. Bl. Nr. 208, als offenbar gesetzwidrig abzuändern und die er-

mittelte Rente für die Dauer des Erschwernisses des gegenwärtigen Betriebes als Entschädigung zu bestimmen. 2. Die grundsätzliche Verfällung der Eisenbahnunternehmung in den Ersatz der Vertretungskosten der Enteigneten verstösst offenbar wider das ganze Wesen des durch das Gesetz vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, geregelten Verfahrens und ist daher über den ausserordentlichen Revisionsrecurs der Eisenbahnunternehmung in die Verweigerung dieses Kostenzuspruches abgeändert worden, weil nach § 24 das Gericht alle für die Feststellung der Entschädigung maassgebenden Verhältnisse nach den Grundsätzen des Verfahrens ausser Streitsachen, also eines Verfahrens ohne Anwaltszwang, zu erheben hat, daher in dem Verfahren ausser Streitsachen ein gegenseitiger Ersatz von Vertretungskosten der Betheiligten überhaupt niemals stattfindet, weil überdies § 44 den Kosten des Enteignungsverfahrens nicht etwa die Kosten des gerichtlichen Entschädigungsverfahrens, sondern ganz im Sinne des ausserstreitigen Vorganges lediglich die Kosten der gerichtlichen Feststellung der Entschädigung anreiht und hiermit abermals zum Ausdrucke bringt, dass ein Ersatz jener Kosten, die in diesem Verfahren den Betheiligten durch die Heranziehung eines Rechtsbeistandes erwachsen sind, nicht angesprochen werden kann, weil endlich der für einen Beirath gemachte Aufwand doch gewiss nicht zu solchen vermögensrechtlichen Nachtheilen gezählt werden darf, welche durch die Enteignung verursacht worden sind, und für welche nach § 365 a. b. G. B. und nach § 4 des Enteignungsgesetzes Schadloshaltung gebührt, wie denn die letztere Gesetzesstelle Kosten eines Verfahrens überhaupt nicht zum Gegenstande hat.

Nr. 14.

Berücksichtigung der Strassenregulirungsprojecte bei Bauführungen, deren Bewilligung in die Competenz des Handelsministeriums als Baubehörde für Eisenbahnbauten fällt. (Wiener Stadtbahn.)

(Entscheidung des V. G. H. vom 28. Februar 1896, Z. 1251.)

Das von der Commune Wien bei der am 12. September 1894 abgehaltenen politischen Begehungscommission über das Project für die Strecke Hütteldorf-Hietzing der Wienthallinie der Wiener Stadtbahn gestellte Begehren, dass die Bahnunternehmung verpflichtet werde, die Erhöhung der landseitigen Stützmauern der Bahn bis zum definitiven Niveau

der Quaistrasse nach Maassgabe der Anlage dieser Strasse auf jeweiliges Verlangen der Gemeinde Wien vorzunehmen, wurde seitens des k. k. Handelsministeriums als Baubehörde für Eisenbahnbauten mit der Motivirung abgewiesen, dass einerseits nach § 31 der Bauordnung, da es sich um einen Eisenbahnbau handelt, die Bestimmung auch des Niveaus in die Competenz des Handelsministeriums als Baubehörde falle und dass andererseits im Sinne des § 10 des Eisenbahn Concessionsgesetzes für die Verpflichtungen der Eisenbahnunternehmungen nur der zur Zeit des Eisenbahnbaues bestehende Zustand in Betracht kommen könne und es daher als principiell unzulässig erscheine, einer Eisenbahn die Verpflichtung zu künftigen Leistungen für erst nach dem Bahnbaue herzustellende Communicationen aufzuerlegen.

In der dagegen beim V. G. H. erhobenen Beschwerde wurde geltend gemacht, dass einerseits nach § 14 und § 1, Punkt 1 der Bauordnung für Wien, die Commune Wien als competente Baubehörde das Niveau des Baues zu bestimmen berechtigt sei und dass andererseits in einem Theile der Quaistrasse das Niveau bereits rechtskräftig höher bestimmt sei, als es bei der politischen Begehungscommission gefunden wurde und als welches für die Anlage der Quaimauer für maassgebend angenommen worden ist.

Die angefochtene Entscheidung wurde nach § 6 des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, wegen mangelhaften Verfahrens aufgehoben.

Gründe:

In Anbetracht der Bestimmungen der §§ 31 und 106 der Bauordnung für Wien vom 17. Januar 1883 und des § 19 der Ministerialverordnung vom 25. Januar 1879, R. G. Bl. Nr. 19, musste der V. G. H. anerkennen, dass im concreten Falle das Handelsministerium und nicht die Communalbehörde als Baubehörde einzuschreiten hatte und dass also das Handelsministerium zur Festsetzung aller Baubedingungen für die erwähnte Maueranlage competent gewesen ist. Denn nach § 31 der Bauordnung haben „bei Bauführungen auf Eisenbahngrundstücken" die „hierüber bestehenden Vorschriften" Anwendung zu finden. Weder diese noch eine andere Bestimmung der Bauordnung verfügt eine Einschränkung der über Eisenbahnbauten bestehenden Normen. Nun ist nach diesen Normen (§§ 19 und 22 der Verordnung vom 25. Januar 1879)

das Handelsministerium diejenige Behörde, ohne deren Genehmigung kein Eisenbahnbau zur Ausführung gelangen kann, welche den Bauconsens zu ertheilen hat. Für Eisenbahnbauten ist sonach das Handelsministerium die „Baubehörde". Wie aus dem § 1 und 2 der Bauordnung sich ergiebt und auch der Natur der Sache entspricht, ist die Bestimmung der Baulinie und des Niveaus regelmässig Sache der „Baubehörde", also bei Eisenbahnbauten Sache des Handelsministeriums und es wird für Eisenbahnbauten diese natürliche und regelmässige Competenz, betreffs der Bestimmung der Baulinie und des Niveaus, durch die für Hof-, Staats- und Fondsbauten getroffene ausnahmsweise Bestimmung des § 106, Abs. 4 der Bauordnung nur bestätigt.

Der Gerichtshof war aber zugleich des Erachtens, dass auch das Handelsministerium als Baubehörde bei Consentirung von Eisenbahnbauten die Bestimmungen der Bauordnung (§ 2) entsprechend einzuhalten, also auch die gegebenen Baulinien und Niveaucoten, wie solche den obwaltenden Verhältnissen und den Anordnungen der Bauordnung entsprechen, zu beobachten hat (argum. § 22 Verordnung vom 25. Januar 1879), mit der einzigen Ausnahme, dass, insoweit die Ausführung des Eisenbahnbaues unter Einhaltung der betreffenden Bau- und Niveaulinien nicht möglich erscheint, im Sinne des § 10 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854 für die entsprechende Abhilfe zu sorgen ist.

In Anbetracht des Umstandes, dass in Absicht auf die bauliche Ausgestaltung der Stadt die Bauordnung — wie aus den §§ 2 und 103 sich ergiebt — eine voraussehende Fürsorge für den öffentlichen Verkehr der Baubehörde zur Pflicht macht, geht es nun nicht an, so weit es sich um die Consentirung auch von Eisenbahnbauten handelt, lediglich von dem im Momente der Consentirung an irgend einer Stelle thatsächlich bestehenden Zustande auszugehen; als der bei der Consentirung der Bauten zu beachtende Zustand wird vielmehr derjenige zu gelten haben, der nach Maassgabe der zur Zeit des Baues bestehenden Regulirungsprojecte als der für den öffentlichen Verkehr erforderliche bereits erkannt ist, wenn auch dessen thatsächliche Ausführung erst in späterer Zeit und nach und nach sich vollziehen soll.

Der § 10 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes macht nun den Eisenbahnunternehmungen zur Pflicht, die Communicationsverhältnisse, sowie die Entwicklung des öffentlichen Verkehres

zunächst so weit als möglich unberührt zu lassen und, insoweit dies nicht möglich erscheint, alle jene Vorkehrungen zu treffen, welche als entsprechender Ersatz anzusehen sind. Diese Verpflichtung der Eisenbahnen ist keineswegs bloss darauf beschränkt, an Stelle der bestandenen oder giltigerweise projectirten Communicationen anderweitige herzustellen (lit. c cit. § 10), sondern durch den Schlussabsatz der eben citirten Gesetzesbestimmung ist die Verpflichtung der Eisenbahnunternehmungen auch dahin ausgedehnt, dass, insoweit ihre Anlagen bei den gewöhnlichen Communicationsmitteln besondere Bauten nothwendig machen, den Eisenbahnunternehmungen die Herstellung und künftige Erhaltung solcher besonderer Bauten zur Last fällt. Hieraus folgt, dass auch die in Frage stehende Eisenbahnunternehmung bei der Ausführung ihrer Bauten nicht bloss die im Momente der Commission factisch bestehenden Niveauverhältnisse der öffentlichen Strassen und Wege zu berücksichtigen hatte, sondern dass bei diesen Bauführungen auch auf alle aus der künftigen Regulirung der betreffenden Strassen und Wege sich ergebenden geänderten Verhältnisse Rücksicht zu nehmen war. Ebenso wie der Private bei den von ihm projectirten Bauten nicht die factisch bestehenden, sondern die in Absicht auf die Regulirung der Strassen projectirten Baulinien und Niveaucoten einzuhalten hat, ebenso obliegt diese Verpflichtung einer Eisenbahnunternehmung, insoweit es ohne Gefährdung des Eisenbahnbaues selbst ausführbar erscheint.

Nun ist von Seite der beschwerdeführenden Gemeinde nicht nur bereits bei der Begehungscommission darauf hingewiesen worden, dass für die Quaistrasse ein erhöhtes Niveau rechtskräftig festgesetzt sei, es wurde auch, allerdings erst im verwaltungsgerichtlichen Verfahren, durch das Amtszeugniss vom 7. Januar 1895, Z. 672, bescheinigt, dass für die in Rede stehende Strasse in der That ein Regulirungsproject, welches das Niveau der Strasse gegenüber dem factisch bestehenden Zustande erhöht, rechtskräftig bereits bestimmt sei, so dass es sich nicht — wie in der Gegenschrift des Handelsministeriums betont wird — um eine Verpflichtung der Eisenbahn zu künftigen Leistungen für erst nach dem Bahnbaue herzustellende Communicationen, sondern um Leistungen für bestehende Communicationen nach Maass ihrer bereits projectirten Regulirung handelt.

Wenn nun auch das Begehren der Commune Wien etwa in der Richtung undeutlich und zu weit gehend gewesen ist, dass es auch dahin ausgelegt werden konnte, dass damit eine ständige Verpflichtung der Eisenbahnunternehmung zur fortschreitenden Erhöhung der Stützmauer nach Maassgabe der im Laufe der Zeiten sich ändernden Niveauverhältnisse der Quaistrasse gefordert wird, so war dasselbe nach den vorausgeschickten Erwägungen gewiss insoweit berechtigt, als die Forderung der Commune Wien lediglich darauf abzielte, dass bei Aufführung der landseitigen Stützmauer jenes Niveau der Quaistrasse die entsprechende Berücksichtigung finde, welches für diese bereits projectirt ist.

Es wäre daher Sache der Begehungscommission und der zu treffenden Entscheidung gewesen, dieses Moment wahrzunehmen und nach Maassgabe desselben zu untersuchen, ob wegen der Anlage der Eisenbahn die in Frage kommende Strasse nach den projectirten, zur Ausführung schon bestimmten Niveauverhältnissen zu ihrem Schutze und zur Sicherstellung ihrer Ausführung besonderer Bauten überhaupt oder aber einer besonderen Ausführung solcher Bauten bedürfe, welche etwa die Commune herzustellen dann nicht bemüssigt sein würde, wenn durch die Anlage der Bahn und insbesondere durch die Anlage der Stützmauer nicht die eingetretene Aenderung der Terrainverhältnisse herbeigeführt worden wäre.

Ueber diese vom Standpunkte der Bestimmungen des § 10 des Eisenbahnconcessionsgesetzes relevanten Momente giebt aber das Begehungsprotoll keinerlei Aufschluss und es erfolgte die Abweisung des Begehrens der Commune Wien lediglich aus dem — wie oben ausgeführt — unzutreffenden Gesichtspunkte, dass die erst projectirten und noch nicht factisch bestehenden Niveauverhältnisse der Strasse bei der Bahnanlage überhaupt keine Berücksichtigung zu finden haben. — Der V. G. H. musste daher erkennen, dass der derzeit vorliegende Thatbestand für die Entscheidung des Streitfalles unvollständig ist.

Nr. 15.

Eine Eisenbahn, welche an Geschäftsleute Standplätze vermiethet, ist in dem Falle als ihr das gewerbebehördliche Verbot der Benützung eines solchen Standplatzes bekannt gegeben wird, verpflichtet, den Miether hiervon unverweilt zu verständigen und haftet für den aus der Unterlassung dieser Verständigung entstehenden Schaden, nicht aber auch für Gewinnentgang.

(Entscheidung des O. G. H. vom 4. März 1896, Z. 2303; Bestätigung der Entscheidung des O. L. G. Wien vom 15. Januar 1896, Z. 14035; Ab-

änderung des Erkenntnisses des städt.-deleg. B. G. Simmering vom 19. September 1895, Z. 7828.)

Die Kastanienbraterin M. hatte von der Eisenbahn W.-A. für die Tage des Allerheiligenverkehres im Jahre 1894 auf dem zur Station Centralfriedhof gehörigen Grunde einen Standplatz zum Aufstellen eines Bratofens und zum Verkaufe von gebratenen Kastanien um den Zins von 1 fl. gemiethet. Am 28. October 1894 kam der genannten Eisenbahn eine Verfügung des Wiener Magistrates zu, worin die Aufstellung von Bratöfen auf dem Wege von der Station bis zum Eingange des Centralfriedhofes für die Tage des Allerheiligenverkehres verboten wurde. Da die Bahn von diesem Verbote der M. keine Mittheilung gemacht hatte, so bereitete dieselbe alles für die Aufstellung des Ofens und den Verkauf vor und wurde erst im letzten Augenblicke am Verkaufe gehindert.

Sie belangte nun die Eisenbahn W.-A. auf Rückersatz des Miethzinses, Ersatz der mit dem Hin- und Rücktransporte von Kastanien, Heizmateriale und Geräthschaften verbundenen Auslagen per 2 fl. 47 kr., Ersatz für verdorbene Kastanien per 5 fl. und Ersatz für Verdienstentgang per 30 fl.

Das k. k. städt.-deleg. B. G. Simmering wies das Klagebegehren gänzlich ab, im Wesentlichen mit der Begründung, dass in der Unterlassung der Verständigung der M. von dem magistratlichen Verbote ein Verschulden der Bahn nicht erblickt werden könne.

Ueber Appellation der Klägerin änderte das k. k. O. L. G. in Wien das erstrichterliche Urtheil ab und erkannte die Geklagte schuldig, der Klägerin die von ihr zu beschwörenden Beträge per 2 fl. 47 kr. für den Transport und per 5 fl. für verdorbene Kastanien zu bezahlen. Mit dem gestellten Mehrbegehren wurde die Klägerin abgewiesen.

Gründe:

Im dem Umstande, dass die geklagte Bahn es unterliess, trotzdem sie durch nichts gehindert war, die Klägerin rechtzeitig zu verständigen, dass der Miethvertrag durch das in der Verhandlung erwähnte Verbot des Magistrates nicht eingehalten werden könne, liegt allerdings ein Unterlassen im Sinne des § 1294 a. b. G. B., für dessen Folgen die geklagte Bahn aufzukommen hat. Sie hätte sich zu dieser Verständigung umsomehr veranlasst sehen müssen, als ihr ja die Adresse des anderen Vertragstheiles bekannt war und sie doch nicht

annehmen konnte, dass eine Verständigung der politischen Behörde an die derselben gar nicht bekannten Miether ergangen ist. Da jedoch die Erfordernisse der vollen Genugthuung im Sinne des § 1324 a. b. G. B. aufliegend nicht vorhanden sind, so hat die geklagte Bahn wohl für den erlittenen Schaden, nicht aber auch für den entgangenen Gewinn aufzukommen.

Ueber die Revisionsbeschwerde der Geklagten bestätigte der O. G. H. das oberlandesgerichtliche Urtheil aus dessen Gründen und bemerkte hierzu noch, dass die geklagte Gesellschaft schon mit Rücksicht auf die Kundmachung des Magistrates, worin das Verkaufen von Blumen etc. als erlaubt, das Verkaufen von Kastanien als unerlaubt angeführt wird, die Möglichkeit in Betracht zu ziehen hatte, dass die Aufstellung der in Rede stehenden Bratöfen inhibirt werde, es daher ihre Pflicht war, sich in die Lage zu setzen, ein solches Verbot den Miethern der Standplätze rechtzeitig zu notificiren und es ihr eben deshalb auch oblag, dies zu thun.

Nr. 16.

Zeitpunkt, in welchem das concessionsmässige Einlösungsrecht der Staatsverwaltung auf die Eisenbahnstrecke Neratovic-Prag wirksam wird. — Die böhmische Nordbahngesellschaft ist zur Aufstellung separater Betriebsrechnungen und beziehungsweise zur Ausscheidung der Reinerträgnisse bezüglich der Linie Turnau-Kralup-Prag erst in jenem Zeitpunkte verpflichtet, in welchem die Staatsverwaltung zur effectiven Einlösung dieser Linie schreitet.

(Entscheidung des V. G. H. vom 20. März 1896, Z. 1280.)

Unterm 15. Januar 1895, Z. 2327, ist an den Verwaltungsrath der böhmischen Nordbahngesellschaft von Seite des Handelsministeriums nachstehender Erlass ergangen: „Mit Rücksicht auf das der k. k. Staatsverwaltung gemäss Art. III, Punkt 6 des Uebereinkommens vom 26. Mai 1882 ausdrücklich gewahrte Befugniss, die Turnau-Kralup-Prager Bahn vom 16. October 1895 angefangen, jederzeit einzulösen, wird der geehrte Verwaltungsrath eingeladen, für diese Linie des gesellschaftlichen Unternehmens eine separate Betriebsrechnung aufzustellen, beziehungsweise die Reinerträgnisse dieser Linie rücksichtlich der diesfalls in Betracht kommenden Jahre 1888 bis 1894 aus den in den Geschäftsberichten des geehrten Verwaltungsrathes veröffentlichten Reinerträgnissen des Gesammtunternehmens auszuscheiden. Desgleichen

sind die für die beiden Localbahnen Böhmisch-Kamnitz-Steinschönau und Röhrsdorf-Zwickau, mit Rücksicht auf das bezüglich derselben der Staatsverwaltung jederzeit zustehende Einlösungsrecht, separate Betriebsrechnungen, und zwar rücksichtlich der ersteren für die Jahre 1891 bis 1894 und rücksichtlich der letzteren für die Jahre 1888 bis 1894 aufzustellen. Ueber die hierbei in Anwendung zu bringenden Rechnungsgrundsätze, insbesondere bezüglich der Vertheilung der mehrere oder alle Linien betreffenden Einnahmen und Vergütungen aus dem Personen- und Güterverkehre, aus Cartellen und Pauschalvergütungen, Mieth- und Pachtzinsen, Benützung gemeinsamer Stationen und Objecte, aus der Wagenmiethe, sowie der gemeinsamen Ausgaben, Fondsbeiträge u. s. w. sind unverweilt entsprechende Anträge zu stellen und ist nach erfolgter Genehmigung derselben die Verfassung und Vorlage jener Rechnungen ehestens durchzuführen. Der geehrte Verwaltungsrath ist ferner eingeladen, die rechnungsmässige Trennung des Vermögens des Pensionsfonds und der Krankencasse, der Materialvorräthe und der übrigen aus dem Anlagecapitale bestrittenen Anlagen und Reserven ins Auge zu fassen und hierüber die geeigneten Anträge zu erstatten."

Diese Verfügung wurde von der böhmischen Nordbahn angefochten, 1. weil der Staatsverwaltung das Befugniss, den Flügel Neratovic-Prag vom 16. October 1895 angefangen, jederzeit einzulösen, nicht zustehe, indem dieser Flügel mit Rücksicht auf dessen erst im Jahre 1872 erfolgte Bauvollendung und Inbetriebsetzung erst im Jahre 1902 zur Einlösung gelangen könne; 2. weil für die erflossenen Aufträge unter allen Umständen jede gesetzliche Grundlage mangle.

Der V. G. H. hat die angefochtene Entscheidung nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, aufgehoben.

Gründe:

Was zunächst die vom Regierungsvertreter erhobene Einwendung anbelangt, dass mit der angefochtenen Verfügung ein Ausspruch über den Zeitpunkt des Beginnes des Einlösungsbefugnisses bezüglich der Eisenbahnstrecke Neratovic-Prag nicht getroffen sei, so war der V. G. H. nicht in der Lage, derselben stattzugeben; vielmehr musste allerdings in der Erwägung, dass die angefochtene Verfügung in ihrem

Eingange sich auf das der Staatsverwaltung „gemäss Art. III, Punkt 6, des Uebereinkommens vom 26. Mai 1882 gewahrte Befugniss, die Turnau-Kralup-Prager Bahn vom 16. October 1895 angefangen jederzeit einzulösen" beruft und in der weiteren Erwägung, dass der gedachte Art. III, Punkt 6, nicht bloss das bezüglich der Linie Turnau-Kralup im Grunde des § 6 der Concessionsurkunde vom 28. August 1863, sondern auch das bezüglich der Linie Neratovic-Prag im Grunde der Concessionsurkunde vom 20. August 1869 zustehende Einlösungsbefugniss behandelt, angenommen werden, dass in der angefochtenen Verfügung die Rechtsanschauung Ausdruck gefunden hat, dass das Handelsministerium für beide Theilstrecken der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahngesellschaft das Einlösungsrecht als mit 16. October 1895 wirksam erachtet.

In Betreff dieses Einlösungsrechtes der Staatsverwaltung war aber Nachstehendes zu erwägen. Mit der Concessionsurkunde vom 20. August 1869, R. G. Bl. Nr. 164, wurde der priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahngesellschaft, welche bisdahin auf Grund der Concessionsurkunde vom 28. August 1863, R. G. Bl. Nr. 89, lediglich die Locomotiveisenbahn von Turnau nach Kralup in Betrieb hatte, das Recht zum Baue und Betriebe einer von ihrer bestehenden Linie bei Neratovic ausgehenden Locomotiveisenbahn nach Prag verliehen. In dieser Concessionsurkunde, welche besondere Bestimmungen nur über den Zeitpunkt der Bauvollendung und der Uebergabe dieser Bahnstrecke an den öffentlichen Verkehr (§ 3), über die Festsetzung des Tarifes (§ 4), über gewährte Steuer- und Gebührenbegünstigungen (§ 5), endlich die Ermächtigung zur Beschaffung der zum Baue erforderlichen Geldmittel (§ 6) aufstellt, ist eine Bestimmung über die Concessionsdauer, sowie über das Einlösungsrecht der Staatsverwaltung nicht enthalten, sondern es wird im § 7 ganz allgemein verfügt, dass „die Bestimmungen der Concessionsurkunde vom 28. August 1863, R. G. Bl. Nr. 89, insoweit sie nicht durch die gegenwärtige Concession abgeändert worden sind, auch auf die Eisenbahnstrecke Neratovic-Prag volle Anwendung finden".

Der Mangel besonderer Anordnungen über die Concessionsdauer und das staatliche Einlösungsrecht, welche sowohl für die Eisenbahnunternehmung, als auch für die Staatsverwaltung von einschneidender Wichtigkeit sind, und zwar derart, dass es die Gesetzgebung namentlich in der

ersteren Hinsicht für geboten erachtete, im § 7 des Eisenbahnconcessionsgesetzes (Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238) gesetzliche Vorschriften aufzustellen, erklärt sich im vorliegenden Falle daraus, dass die Eisenbahnstrecke Neratovic-Prag, deren eventuelle Erbauung durch die Concessionäre, beziehungsweise deren Rechtsnachfolger (§ 17) im § 2 der Concessionsurkunde vom 28. August 1863 überdies vorgesehen war, nach § 2 der Concessionsurkunde vom 20. August 1869 einen integrirenden Bestandtheil der priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn zu bilden hat. Hieraus ergiebt sich aber, dass die Turnau-Kralup-Prager Eisenbahnunternehmung bezüglich der Linien Turnau-Kralup und Neratovic-Prag eine einheitliche Unternehmung darstellt, bezüglich deren (so weit nicht die Concessionsurkunde vom 20. August 1869 abweichende Bestimmungen ausdrücklich enthält) die Anordnungen der Concessionsurkunde vom 28. August 1863 für beide im Unternehmen vereinte Linien die gleiche Giltigkeit haben und dass daher der § 6 der letztbezogenen Concessionsurkunde auch auf die Eisenbahnstrecke Neratovic-Prag, wie der § 7 der Concessionsurkunde vom 20. August 1869 ausspricht, zur vollen (nicht etwa sinngemässen) Anwendung zu bringen ist. Dieser § 6 räumt aber der Staatsverwaltung das Recht ein, nach Ablauf von 30 Jahren vom Tage der Betriebseröffnung jederzeit die Concession und beziehungsweise die concessionirte Bahn einzulösen und da dieses Einlösungsrecht — wie auch von Seite der Beschwerdeführung zugegeben ist — am 16. October 1895 eintritt, war dasselbe für die Staatsverwaltung auch bezüglich der — allerdings im Jahre 1872 im Baue vollendeten und dem öffentlichen Verkehre übergebenen — Strecke Neratovic-Prag mit dem 16. October 1895 zur Existenz gelangt.

Allerdings ergiebt sich für die gedachte Eisenbahnstrecke hierdurch eine kürzere als 30jährige Frist für den Eintritt des staatlichen Einlösungsrechtes; allein da die Bestimmung einer solchen kürzeren Frist durch kein Gesetz untersagt, bezüglich des viel einschneidenderen Heimfallrechtes im § 7 des Eisenbahnconcessionsgesetzes ausdrücklich vom Gesetze als zulässig erklärt ist, so hat die Staatsverwaltung bei der durch den § 7 der Concessionsurkunde vom 20. August 1869 vorgenommenen Kürzung der hinsichtlich der Strecke Neratovic-Prag geltenden Einlösungsfrist nur von dem ihr mit Rücksicht auf die

vorne festgestellten obwaltenden Umstände zustehenden Rechte Gebrauch gemacht.

Dass auch die Turnau-Kralup-Prager Eisenbahnactiengesellschaft, die Staatsverwaltung und selbst die böhmische Nordbahngesellschaft, die bezüglich der Eisenbahnlinien Turnau-Kralup und Neratovic-Prag bestehende Einlösungsfrist als eine einheitliche derart aufgefasst haben, dass das staatliche Einlösungsrecht der Linie Neratovic-Prag zu gleicher Zeit mit jenem der Linie Turnau-Kralup, also am 16. October 1895 in Wirksamkeit zu treten hat, ergiebt zur vollsten Bestimmtheit der Punkt 6 des III. Abschnittes des Protokolles (Uebereinkommens) vom 26. Mai 1882, in welchem wortdeutlich angeführt erscheint, dass die Turnau-Kralup-Prager Bahn, also das ganze einheitliche Unternehmen, vom 16. October 1895 angefangen, eingelöst werden könne. Da diese Bestimmung des Protokolles (Uebereinkommens) vom 26. Mai 1882 mit der voran entwickelten Sach- und Rechtslage im vollen Einklange steht, kann der Einwendung der Beschwerdeführung, dass sie sich ihrerseits hierbei in einem Irrthume befunden habe, keine Bedeutung beigelegt werden. Demnach ist der V. G. H. der Rechtsanschauung, dass der Staatsverwaltung allerdings auch bezüglich der Linie Neratovic-Prag das Befugniss der Einlösung vom 16. October 1895 angefangen, zusteht.

Die angefochtene Verfügung des Handelsministeriums enthält aber weiters eine Anzahl von Aufträgen, welche der beschwerdeführenden Gesellschaft „mit Rücksicht auf das der Staatsverwaltung gemäss Art. III, Punkt 6 des Uebereinkommens vom 26. Mai 1882 gewahrte Befugniss, die Turnau-Kralup-Prager Bahn vom 16. October 1895 angefangen, jederzeit einzulösen", ertheilt werden und offenbar nur den Zweck verfolgen, Grundlagen für die seinerzeitige Einlösung zu liefern, oder herzustellen. Diese Verfügungen vermochte der V. G. H. nicht als im Gesetze begründet zu erkennen.

Denn für den Fall, dass die Staatsverwaltung ihr concessionsmässiges Einlösungsrecht nur bezüglich der einen oder der anderen der beiden in Rede stehenden Bahnen (Turnau-Kralup-Prager oder böhmische Nordbahn) ausüben sollte, trifft der Abschnitt III, Punkt 6 des Uebereinkommens vom 26. Mai 1882, sub lit. *b,* die Anordnung dahin, „dass die der Gesellschaft hiefür zu bezahlende Jahresrente für die einzulösende Bahn abgesondert zu berechnen sein wird, was mit

Rücksicht auf die in Aussicht genommene Vereinigung der Betriebsrechnungen der beiden Bahnen die nachträgliche Ermittlung des Reinerträgnisses der einzulösenden Bahn während der der wirklichen Einlösung vorausgegangenen sieben Jahre zur Voraussetzung hat". In dieser Vereinbarung ist also zum Ausdrucke gebracht, dass die böhmische Nordbahn zur Vereinigung der Betriebsrechnungen der beiden Bahnen berechtigt ist und es muss ihr diese Art der Führung der Betriebsrechnungen so lange gestattet sein, beziehungsweise sie darf in dieser Führung der Betriebsrechnungen so lange nicht gehindert werden, als sie den Betrieb der beiden Bahnen thatsächlich für ihre Rechnung führt; es ist weiters ausgesprochen, dass die Ermittlung des Reinerträgnisses der einzulösenden Bahn erst „nachträglich", d. i. wohl nach Eintritt der Einlösung vor sich zu gehen und dass dieselbe das Reinerträgniss während der der wirklichen Einlösung vorausgegangenen sieben Jahre zum Gegenstande habe, was offenbar zur Voraussetzung hat, dass die Staatsverwaltung zur wirklichen Einlösung schreitet, und also der Tag, mit welchem der Staat in das Eigenthum und den Genuss der concessionirten Bahn eintritt (§ 6 der Concessionsurkunde, Abs. III, 6 *e* des Uebereinkommens vom 26. Mai 1882) unabänderlich gegeben ist. Der angefochtene Erlass erklärt nun nicht, dass die Staatsverwaltung an einem, dem 16. October 1895 nachfolgenden Tage des Jahres 1895 in Ausübung des Einlösungsrechtes in das Eigenthum und den Genuss der Bahn eintreten wolle. Es ist aber auch nicht möglich, aus der Verfügung: „die Reinerträgnisse der Linie Turnau-Kralup-Prag rücksichtlich der diesfalls in Betracht kommenden Jahre 1888 bis 1894 aus den in den Geschäftsregistern veröffentlichten Reinerträgnissen des Gesammtunternehmens auszuscheiden", einen die Staatsverwaltung verpflichtenden Willensact, die Bahn jedenfalls noch im Jahre 1895 einzulösen, abzuleiten, und zwar schon darum nicht, weil der der Gesellschaft ertheilte Auftrag ein alternativer ist oder doch alternativ verstanden werden kann. Die Gesellschaft wird nämlich eingeladen, „eine separate Betriebsrechnung aufzustellen, beziehungsweise die Reinerträgnisse für die Jahre 1888 bis 1894 auszuscheiden". Das Wort „beziehungsweise" kann nun ausdrücken, dass die geforderte „separate Betriebsrechnung" etwas anderes sein soll als die Ausscheidung des Reinerträgnisses pro 1888 bis 1894; es kann aber auch der Verfügung die Bedeutung geben, dass

die separate Betriebsrechnung neben der Ausscheidung der Reinerträgnisse zu bestehen hat. Die letztere Deutung lässt sich umsoweniger abweisen, als auch im Zuge des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens keine Erklärung der Staatsverwaltung auf Uebernahme der Turnau-Kralup-Prager Bahn im Jahre 1895 abgegeben, vielmehr das Recht der Staatsverwaltung zur Anordnung einer separaten Betriebsberechnung für die genannte Bahnlinie auf den § 64 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1852, gestützt wurde. Hiernach wäre die separate Betriebsrechnung als eine vorbereitende, bis zu dem noch unbestimmten Zeitpunkt der wirklichen Einlösung währende Maassregel verfügt worden.

Welche Bedeutung immer dem obbesprochenen Wortlaute der angefochtenen Anordnung zukommen mag: ob die, dass die beschwerdeführende Gesellschaft pro futuro zu einer separaten Betriebsrechnung verpflichtet werden sollte, oder die, dass die Gesellschaft an die Zusammenstellung der Reinerträgnisse pro 1888 bis 1894 zu schreiten habe, in keinem Falle ist dieselbe mit den Bestimmungen der bezogenen Concessionsurkunde und des Uebereinkommens vom 26. Mai 1882 in Einklang zu bringen. Denn zur Führung der separaten Betriebsrechnung pro futuro für die Eisenbahnlinie Turnau-Kralup-Prag konnte die Eisenbahngesellschaft in Anbetracht des obbezogenen Uebereinkommens vom 26. Mai 1882 nicht verhalten werden, aber auch zur rechnungsmässigen Darstellung des Reinerträgnisses pro 1888 bis 1894 nicht, weil — wie bereits erwähnt — die effective Uebernahme der Bahn im Jahre 1895 nicht stattfinden sollte und die von der Staatsverwaltung behauptete Verpflichtung der Gesellschaft zu der erwähnten rechnungsmässigen Darstellung nur auf die der wirklichen Einlösung vorausgegangenen sieben Jahre bezogen werden kann.

Dass endlich die fragliche Verfügung des Handelsministeriums auf den bezogenen § 64 der Eisenbahnbetriebsordnung nicht gestützt zu werden vermag, geht schon daraus hervor, dass bezüglich der Führung der Betriebsrechnungen der Eisenbahnlinien Turnau-Kralup-Prag und der böhmischen Nordbahn in dem mehrcitirten Protokolle vom 26. Mai 1882 zwischen der Staatsverwaltung und der Eisenbahngesellschaft ein besonderes Uebereinkommen getroffen worden ist, dessen Inhalt allein für die Frage der Betriebsrechnungen sowohl

für die Gesellschaft als auch für die Staatsverwaltung zur Richtschnur zu dienen hat.

Nr. 17.

Krankenversicherungspflicht der beim Eisenbahnbetriebe verwendeten Schneeschaufler und deren obligatorische Mitgliedschaft zur betreffenden Betriebskrankencasse.

(Entscheidung des V. G. H. vom 20. März 1896, Z. 1791.)

Das Handelsministerium hat mit Erlass vom 23. April 1895, Z. 16415, erkannt, dass die auf der von der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn betriebenen Localbahnstrecke Deutschbrod-Humpoletz beschäftigten Schneeschaufler krankenversicherungspflichtig und als im Dienste der Bahngesellschaft stehend, verpflichtet seien, der Krankencasse für die Bediensteten der priv. österreichischen Nordwestbahn und der südnorddeutschen Verbindungsbahn als Mitglieder beizutreten, beziehungsweise dass diese Krankencasse verpflichtet sei, die gedachten Schneeschaufler als Cassemitglieder aufzunehmen.

Der Vorstand der Krankencasse führte dagegen Beschwerde vor dem V. G. H. mit der Begründung, dass die Schneeschaufler nicht im Betriebe der Bahngesellschaft beschäftigt seien, indem dieselben nicht in einem directen Dienstverhältnisse zur Bahngesellschaft stehen, sondern durch Accordanten als selbständige Unternehmer aufgenommen werden, daher die Schneeschaufler gemäss § 46 Krankenversicherungsgesetz vom 30. März 1888, R. G. Bl. Nr. 33, und § 2 des Cassenstatutes nicht als Mitglieder der beschwerdeführenden Krankencasse aufzunehmen seien.

Die Beschwerde wurde als unbegründet abgewiesen.

Gründe:

Der V. G. H. vermochte die Beschwerde nicht als zutreffend zu erachten. Das Krankencassestatut für die Bediensteten der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn und der südnorddeutschen Verbindungsbahn wurde auf Grund der Gesetze vom 30. März 1888, R. G. Bl. Nr. 33, und vom 4. April 1889, R. G. Bl. Nr. 39, errichtet und mit Generalinspectionserlass vom 16. April 1889, Z. 5108, genehmigt. Diese Krankencasse gilt daher gemäss § 52 Krankenversicherungsgesetz als Betriebskrankencasse im Sinne der Bestimmungen des III. Abschnittes dieses Gesetzes. Gemäss § 46 leg. cit.

sind Mitglieder einer Betriebskrankencasse die in dem Betriebe, für welchen dieselbe errichtet ist, beschäftigten versicherungspflichtigen Personen, welche nicht bei einer der im § 11, Z. 6, bezeichneten Cassen in der in dem Krankenversicherungsgesetze vorgeschriebenen Art und Höhe gegen Krankheit versichert sind. Dass letzteres der Fall wäre, wird im vorliegenden Falle nicht behauptet; es ist daher nur zu untersuchen, ob die erwähnten Schneeschaufler als in dem Betriebe der Bahn beschäftigte versicherungspflichtige Personen anzusehen seien. Diese Frage ist zu bejahen. Denn gemäss § 1, Abs. 2 Krankenversicherungsgesetz sind alle beim Eisenbahnbetriebe, und zwar im Hinblicke auf § 37, Abs. 2 Krankenversicherungsgesetz ohne Unterschied, ob dauernd oder nur vorübergehend beschäftigten Arbeiter krankenversicherungspflichtig.

Dass die zur Herstellung der Eisenbahnstrecke in betriebsfähigen Zustand und zur Wegschaffung der Betriebshindernisse unternommenen Arbeiten, also auch das Ausschaufeln des Schnees, Beschäftigungen beim Eisenbahnbetriebe seien, kann füglich nicht in Zweifel gezogen werden. Hiernach sind die auf einer Eisenbahnstrecke verwendeten Schneeschaufler an sich als beim Eisenbahnbetriebe beschäftigte, krankenversicherungspflichtige Personen anzusehen und als solche Mitglieder der betreffenden Betriebskrankencasse. Eine Ausnahme würde nur dann bestehen, wenn die Schneeschauflung durch selbständige Unternehmer auf ihre eigene Rechnung mit Personen besorgt würde, welche zu ihnen selbst im Arbeitsverhältnisse stehen. Nur in diesem Sinne kann die Bestimmung des § 2 des Krankencassestatutes, welche den Kreis der in die Versicherung bei der Betriebskrankencasse einzubeziehenden Personen nicht enger als durch die Bestimmungen der §§ 1 und 46 Krankenversicherungsgesetz normirt ist, ziehen konnte, verstanden werden, wenn die Verpflichtung, der Krankencasse beizutreten, unter Z. 3 für alle im Arbeitsverhältnisse beschäftigten Personen ausgesprochen, im Eingange des Paragraphen aber auf jene Personen eingeschränkt wird, welche im directen Dienstverhältnisse zur Bahn stehen, „also nicht durch Unternehmer auf deren Rechnung beschäftigt sind". In dem vorliegenden Falle können nun aber die sogenannten Accordanten, welche die Schneeschaufler aufnehmen, keineswegs als selbständige Unternehmer angesehen werden. Denn sie tragen keinerlei wirth-

schaftliches Risico, sie haben lediglich die Durchführung der Arbeiten zu beaufsichtigen und diese erfolgt auf Rechnung der Bahn. Die sogenannten Accordanten sind daher Mittelspersonen der Bahnverwaltung, welche für diese die betreffenden Arbeiten zu besorgen haben. Die von ihnen aufgenommenen Arbeiter stehen nicht im Arbeitsverhältnisse zu ihnen, sondern zur Bahnverwaltung, als deren Organe die Accordanten handeln. Es wäre demnach auch ganz ohne Belang, wenn es richtig wäre, dass — wie die Beschwerde behauptet — die Schneeschaufler von den Accordanten ausgelohnt werden. Durch die von der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen gepflogenen Erhebungen ist aber überdies festgestellt, dass die Auszahlung durch die gesellschaftlichen Cassiere im Beisein der als Accordanten fungirenden Vorarbeiter erfolgt, und dass diese letzteren hiefür einen um 30 kr. erhöhten Taglohn erhalten, somit einen Unternehmergewinn aus ihrer Thätigkeit nicht erzielen. Aus alledem geht hervor, dass den sogenannten Accordanten die wesentlichen Kriterien der Unternehmereigenschaft fehlen, und dass demnach thatsächlich die in Rede stehenden Schneeschaufler als beim Eisenbahnbetriebe beschäftigte Personen zu bezeichnen und der beschwerdeführenden Krankencasse beizutreten verpflichtet sind.

Nr. 18.

Die Bestimmungen des Gesetzes vom 25. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, über den Gerichtskostenersatz finden im Verfahren behufs Feststellung der Enteignungsentschädigung keine Anwendung.

(Entscheidung des O. G. H. vom 24. März 1896, Z. 3355; Bestätigung der Entscheidungen des O. L. G. Triest vom 27. November 1895, Z. 4590. und des städt.-deleg. B. G. Görz vom 27. September 1895, Z. 11050.)

Ueber Einschreiten der S.-Bahn erfolgte die Feststellung der Entschädigungen an die anlässlich des Baues einer Militärrampe in der Station R.-S. expropriirten Grundeigenthümer auf gerichtlichem Wege. Gegen das bezügliche Erkenntniss des städt.-deleg. B. G. Görz wurde seitens eines der enteigneten Grundeigenthümer wegen des zu geringen Ausmaasses der demselben zugesprochenen Entschädigung beim O. L. G. Triest der Appellationsrecurs überreicht.

Dieses bestätigte jedoch das Erkenntniss des Gerichtes erster Instanz und verfügte, dass der Recurrent die Recurskosten zu tragen habe.

In dem gegen diese Entscheidung von der S.-Bahn beim O. G. H. eingebrachten Revisionsrecurse führte die Verwaltung aus, dass der Processgegner, nachdem dessen Appellationsrecurs erfolglos geblieben war, gemäss § 24 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, und § 44 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, in den Ersatz der Kosten zu verfällen war, welche der S.-Bahn durch die Erstattung der Gegenäusserung auf die Appellationseingabe erwachsen sind. Die genannte Eisenbahnverwaltung ersuchte daher um Ergänzung der oberlandesgerichtlichen Entscheidung durch Zuspruch der Kosten der Gegenäusserung und des Revisionsrecurses.

Der O. G. H. wies das Begehren der S.-Bahn ab.

Gründe:

Die Bestimmungen der §§ 24. 25 und 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, finden auf das in Gemässheit des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, behufs Feststellung der Entschädigung für enteignete Grundstücke gepflogene Verfahren keine Anwendung. Dieses Verfahren betrifft vielmehr eine Angelegenheit ausser Streitsachen, und es kann aus der Bestimmung des § 44 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, die Berechtigung der Eisenbahnunternehmung in diesem Verfahren den Ersatz der ihr durch ein ungerechtfertigtes Einschreiten des Expropriaten erwachsenen Kosten zu begehren, keineswegs abgeleitet werden.

Nr. 19.

Ersitzung der Servitut des Fusssteiges über ein Bahngrundstück.

(Entscheidung des O. G. H. vom 8. April 1896, Z. 3709; Bestätigung der gleichlautenden Entscheidung des B. G. Laun vom 27. October 1895, Z. 12328, und des O. L. G. Prag vom 21. Januar 1896, Z. 177/1700.)

Die Finanzprocuratur Prag klagte namens der Staatsverwaltung als Rechtsnachfolgerin der Pr.-D.-Bahn die Eheleute M. in Ch. auf Untersagung der Benützung des Fusssteiges über das der Pr.-D.-Bahn gehörige Grundstück Parcelle 283 in Ch. Die Geklagten wendeten ein:

1. Den Mangel der Activlegitimation der k. k. Finanzprocuratur, weil die Staatsverwaltung nur Bevollmächtigte der Pr.-D.-Bahn im Bahnbetriebe ist und kein Recht hat, über

die der Gesellschaft gehörigen Grundstücke zu disponiren, so dass nur die Pr.-D.-Bahn und keineswegs die Staatsverwaltung als Eigenthümerin des Grundstückes anzusehen ist, welches vom Wächter als Feld zur Bewirthschaftung und nicht zu Eisenbahnzwecken benützt wird;

2. dass sie die Benützung des Fusssteiges ersessen haben, indem seit undenklichen Zeiten und jedenfalls länger als 30 Jahre die Mühlenbesitzer Nr. 6 in Ch. und seit 1855 die Geklagten als Eigenthümer der Mühle, ihr Gesinde, Müllerpersonal und die in die Mühle gehenden Leute, und zwar auch seit dem Baue der Pr.-D.-Bahn unbestritten den Fusssteig benützt haben;

3. dass das B. G. Laun incompetent sei, weil der strittige Fusssteig infolge der allgemeinen Benützung einen öffentlichen Charakter angenommen hat und die Entscheidung, ob ein Weg als öffentlicher zu betrachten ist, den Verwaltungsbehörden obliegt.

Das B. G. Laun wies die Klage ab.

Gründe:

Die Einwendung des Mangels der Activlegitimation ist nicht begründet. Die Finanzprocuratur ist im Hinblicke auf den Grundbuchstand berechtigt, die Klage namens der Staatsverwaltung einzubringen, weil durch das im Handelsministerium errichtete Protokoll vom 25. Juli 1892 bewiesen ist, dass der Staat ab 1. Januar 1892 Eigenthümer allen unbeweglichen Vermögens der Pr.-D.-Bahn geworden ist und übrigens die Geklagten durch den Vergleich vom 29. März 1893 die Berechtigung des Eisenbahnärars, über das Grundstück zu verfügen, anerkannt haben. Zu welchem Zwecke das in Frage stehende Grundstück benützt wird, ist im vorliegenden Streite irrelevant.

Was die Einwendung der Ersitzung betrifft, so ist es der Geklagten gelungen, durch Zeugen die Ersitzung der Benützung des Fusssteiges über das Grundstück im Sinne der §§ 480 und 1470 a. b. G. B. zu erweisen.

Die von der Finanzprocuratur erhobene Einwendung, dass sich die Richtung des Fusssteiges seit der Erwerbung des Grundstückes durch die Pr.-D.-Bahn geändert habe, ist durch Zeugen widerlegt. Die weitere Einwendung, dass eine solche Servitut nicht im Grundbuche enthalten ist, ist nicht stichhältig, weil sich auf das Grundbuch nur derjenige be-

rufen kann, der sich von der richtigen Sachlage nicht überzeugen konnte, was gegebenenfalls nicht zutrifft, denn gerade dort, wo der strittige Fusssteig über das Grundstück führt, befindet sich das Wächterhaus, bei welchem Alle, die den Fusssteig benützt haben, vorübergehen müssen und, wie die Zeugen bestätigen, auch unbeanständet gegangen sind.

Das O. L. G. Prag bestätigte das Urtheil der ersten Instanz.

Der O. G. H. hat der ausserordentlichen Revisionsbeschwerde der Finanzprocuratur keine Folge gegeben, weil die untergerichtlichen Urtheile weder eine Nullität noch eine offenbare Ungerechtigkeit wahrnehmen lassen, somit die Bedingungen des Hofdecretes vom 15. Februar 1833, J. G. S. Nr. 2593, hier nicht zutreffen, diese Urtheile vielmehr im Gesetze und in der Actenlage ihre volle Begründung finden. In der in der Einrede behaupteten Thatsache, dass die Geklagten seit dem Jahre 1855, als sie die Mühle Nr. 6 in Ch. erwarben und vor ihnen ihre Vorbesitzer schon seit dem vorigen Jahrhundert frei und ungehindert über das fragliche Grundstück, als es zur Herrschaft C. gehörte und später von der Pr.-D.-Bahn erworben wurde, gegangen sind, um von der Strasse in die Mühle und aus derselben auf die Strasse zu gelangen — ist die Besitzausübung im Sinne des § 313 a. b. G. B. enthalten. Diese Besitzausübung durch die im § 1470 a. b. G. B. vorgeschriebene Zeit ist durch Zeugen erwiesen.

Die Nichtberücksichtigung dieses ausserbücherlichen Rechtes der Geklagten musste aber im Grunde des § 1501 a. b. G. B. von der Klägerin eingewendet werden, um bei der Urtheilsfällung berücksichtigt zu werden. Daraus ergiebt sich, dass die dieser, erst in der Schlussrede vorgebrachten, Einwendung in der Gegenschlussrede entgegengesetzte Ausführung der Geklagten, dass die Pr.-D.-Bahn bei und nach der Erwerbung des Grundstückes zu jeder Zeit von der Existenz der streitigen Dienstbarkeit Kenntniss erlangen konnte, als eine unzulässige Neuerung nicht angesehen werden kann, zumal schon in der Duplik aus der Zeugenaussage als erwiesen hervorgehoben worden ist, dass seit mehr als 30 Jahren ein ausgetretener Fusssteig über das bewusste Grundstück führt und von den Geklagten frei und unbehindert benützt worden ist.

Nr. 20.

Die seitens einer Bahnverwaltung gegen Widerruf gewährte Mitbenützung eines Industriegeleises giebt keinen rechtlichen Anspruch auf Entschädigung, wenn durch eine, anlässlich eines Eisenbahnbaues erfolgte Enteignung an dem Grunde desjenigen, dem eine solche Mitbenützung gestattet wurde, diesem die Benützung des Schleppbahngeleises unmöglich gemacht wird.

(Entscheidung des O. G. H. vom 28. April 1896, Z. 5081; Bestätigung der Entscheidungen des O. L. G. Prag vom 26. November 1895, Z. 23201, und des B. G. Laun vom 26. Juli 1895, Z. 7784, 7795 und 7875.)

Gelegentlich des Baues der Localbahn P. L. musste ein Theil des zur Porzellanfabrik des Bernard B. gehörigen Grundes enteignet werden. Bernard B. behauptete, hierdurch an der Mitbenützung des zur Zuckerfabrik des M. V. führenden Industriegeleises behindert zu sein. Die Benützung des genannten Industriegeleises, welches an dem enteigneten Theile des dem Bernard B. gehörigen Grundes vorüberführte, war diesem seinerzeit seitens der Staatsbahndirection in P. behufs Beistellung der für die Porzellanfabrik bestimmten Wagen, sowie behufs Abladung, beziehungsweise Verladung von Gütern mit dem Vorbehalte bewilligt worden, dass diese Begünstigung jederzeit und ohne Kündigung zurückgezogen werden könne, wenn dies Verkehrs- oder Manipulationsrücksichten erheischen sollten. Bernard B. beanspruchte gelegentlich der vor dem B. G. Laun erfolgten gerichtlichen Feststellung der Enteignungsentschädigung den Ersatz des entstandenen Schadens. Die darüber einvernommenen Sachverständigen aus dem Eisenbahnfache gaben ihr Urtheil dahin ab, dass der Schaden wegen Widerruflichkeit des Zugeständnisses nicht schätzbar sei.

Die Sachverständigen aus dem Thonwaarenfache erklärten dagegen, dass die dem Expropriaten durch Entziehung der Schleppbahn erwachsenden Mehrauslagen sich pro Jahr auf 845 fl. belaufen.

Das B. G. Laun entschied, dass die Frage des Ersatzes für den Verlust dieser Begünstigung von der Frage der rechtlichen Bedeutung dieses Zugeständnisses abhänge. Nachdem die Befugniss jederzeit widerruflich sei, sonach bei der Abschätzung ein Factor mitwirke, der sich jeder Berechnung entziehe, der Werth dieser Befugniss daher durch Vergleichung mit anderen im Verkehre stehenden Sachen nicht bestimmt werden könne (§ 303 a. b. G. B.), so sei diese Begünstigung als nicht bewerthbar anzusehen und kann daher auf dieselbe keine Rücksicht genommen werden.

Das O. L. G. Prag gab dem Recurse des Bernard B. keine Folge.

Gründe:

Die genannte Schleppbahn steht nicht im Eigenthume des Recurrenten, sondern in jenem des V. Laut Zuschrift der Staatsbahndirection in P. kann die Bewilligung zur Benützung der Schleppbahn jederzeit und ohne Kündigung zurückgezogen werden. Der Recurrent hat daher keinen rechtlichen Anspruch auf diese Benützung, er kann dieselbe auch nicht klageweise durchsetzen, nachdem ein blosses Präcarium vorliegt. Es fehlt daher auch ein Anhaltspunkt in der Richtung der Zeitdauer dieses Vortheiles. Ein derart unsicherer Anspruch kann nicht die Grundlage für eine Entschädigungsforderung abgeben. Hierbei kommt noch in Betracht zu ziehen, dass, nach Angabe der Sachverständigen im Eisenbahnfache nach Herstellung der Localbahn, eine ganz gleiche Benützung der Localbahn für den Recurrenten technisch möglich sein wird, dass daher durch die Localbahn selbst eine absolute Unmöglichkeit der Benützung einer Bahn zum Auf- und Abladen seitens des Recurrenten nicht herbeigeführt wurde.

Wenn der Recurrent die Zuerkennung eines Betrages von 2000 fl. behufs Herstellung einer eigenen Schleppbahn nach Errichtung der Localbahn beansprucht, so ist diese Forderung mit Rücksicht auf das vorerwähnte precäre Benützungsrecht an einer fremden Industrial-Schleppbahn in gar keinem Verhältnisse zu dem geltend gemachten Anspruche.

Der O. G. H. bestätigte die untergerichtlichen Entscheidungen aus deren Gründen und fügte denselben noch bei, dass es wohl richtig sei, dass dann, wenn die Bewilligung einer Schleppbahn von der hierzu competenten Dienststelle zurückgezogen werde, demjenigen, welchem die Schleppbahn bewilligt worden war, durch diese Zurückziehung ein materieller Nachtheil erwachsen könne.

Der Anspruch des Bernard B. sei aber deshalb unbegründet, weil nicht B., sondern der Fabrikant V. derjenige sei, welchem die in Rede stehende Schleppbahn bewilligt worden ist, diese Schleppbahn sonach im Sinne des § 4 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, dem V. gehört, an welcher dem Bernard B. ein mit dem Eigenthume seiner Thonwaarenfabrik verbundenes dingliches Recht nicht zustehe.

Nr. 21.

Der Umstand, dass die bei einem Bahnunfalle verletzte Person erst nach mehreren Monaten um Beweisaufnahme zum ewigen Gedächtnisse über ihren Krankheitszustand ansucht, hindert nicht die Bewilligung der Beweisvornahme.

(Entscheidung des O. G. H. vom 30. April 1896, Z. 5026; Abänderung der gleichlautenden Entscheidungen des L. G. als H. G. Lemberg vom 15. Februar 1896, Z. 8401, und des O. L. G. Lemberg vom 3. März 1896, Z. 5199.)

In der Nacht des 30. September 1895 befand sich Nikolaus Sz., Aushilfsheizer der Staatsbahnen, in der Station B. bei der Maschine eines Güterzuges. Ein ankommender Schotterzug prallte an den Güterzug so heftig an, dass der Kamin von der Maschine des Schotterzuges herabstürzte und vier Waggons des Güterzuges zertrümmert wurden. Hierbei erlitt Sz. zwei Stösse und eine innere Verletzung. Laut ärztlichen Zeugnisses sind die inneren körperlichen Gefässe in der Gegend des Magens und längs beider Rippengegenden afficirt. Sz. ersuchte beim L. G. Lemberg um Zulassung des Beweises zum ewigen Gedächtnisse durch Sachverständige über seinen Gesundheitszustand. Die Finanzprocuratur widersetzte sich namens des Eisenbahnärars der Zulassung des Beweises.

Das L. G. als H. G. Lemberg und das O. L. G. Lemberg lehnten das Ansuchen ab, weil keine äusseren Verletzungen wahrnehmbar seien und weil bis zur Einbringung des Beweisansuchens vier Monate verstrichen seien, ohne dass Bittsteller die Sache für dringend angesehen hätte.

Der O. G. H. hat dem ausserordentlichen Revisionsrecurse des Sz. Folge gegeben, die beiden untergerichtlichen Entscheidungen abgeändert und dem Ansuchen des Sz. gemäss den Beweis zum ewigen Gedächtnisse über den Krankheitszustand des Gesuchstellers zugelassen, welchen das L. G. als H. G. Lemberg sofort vorzunehmen hat, weil in diesem Falle die Voraussetzung des § 260, lit. *a*, gal. G. O. zutrifft, dass der Krankheitszustand des Bittstellers sich ändern kann, bevor der Richter von demselben hinlänglich Kenntniss erlangt hat, um in dem etwa anzustrengenden Rechtsstreite vorzugehen.

Nr. 22.

Der Reisende, welcher einen Gegenstand im Waggon zurücklässt, hat, falls letzterer bestimmt ist, im Freien an einem allgemein leicht zu-

gänglichen Orte deponirt zu werden, dem Bahnbediensteten, welcher zufällig den Gegenstand bemerkt, und ihn der Gefahr der Wegnahme durch einen Unredlichen entzieht, den gesetzlichen Finderlohn zu bezahlen.

(Entscheidung des Bagatellgerichtes für Handelssachen in Wien vom 27. Mai 1896, Z. 31131.)

Samuel K., Kaufmann in O., fuhr am 29. Januar 1896 von B. nach D. Dort stieg derselbe in einen nach O. gehenden Zug und liess in einem Wagen III. Classe des erstgenannten Zuges einen Sack mit Silbergeld im Betrage von 394 fl. aus Vergesslichkeit zurück. Letzterer Zug fuhr von D. nach S., wo er um 8 Uhr 47 Minuten Abends ankam, während der Kläger mit dem anderen Zuge in O. um 7 Uhr 26 Minuten Abends ankam. Dort versuchte er möglichst rasch, da er den Abgang seines Geldes bemerkte, nach D. zurück zu kommen, erfuhr aber, dass dies erst am anderen Morgen möglich wäre. Deshalb übergab er einem Conducteur eines gegen D. fahrenden Lastzuges ein Telegramm zur Aufgabe, das auf das Geldsäckchen aufmerksam machen sollte. Dieses Telegramm wurde erst um 10 Uhr Nachts aufgegeben und kam um 12 Uhr Nachts in S. an. Inzwischen wurde nach 8 Uhr 47 Minuten Abends der betreffende Zug in S. getheilt und sollte der Wagen, in welchem sich das Geld befand, ausrangirt werden.

Als der hierbei beschäftigte Taglöhner (nicht definitiv Angestellter) Simon P. mit der Laterne durch den Wagen ging, bemerkte er das Säckchen und gab es bei dem Stationsvorstande ab.

Die N.-Bahn hielt von dem Fundbetrage zu Gunsten des Simon P. den Finderlohn per 39 fl. 40 kr. zurück. K. klagte sohin die N.-Bahn vor dem Bagatellgericht Wien auf Ausfolgung des letzteren Betages.

Das Bagatellgericht wies die Klage ab.

Gründe:

Da die Entscheidung lediglich von der Frage abhängig ist, ob dem Simon P. ein Finderlohn gebühre, so wird vor allem zu untersuchen sein, ob in dem vorliegenden Falle — und es muss in solchen Fragen stets die Sachlage des einzelnen Falles in Betracht kommen — das Säckchen mit Geld als verloren anzusehen war. Zweifellos steht nach § 352 a. b. G. B. fest, dass eine Sache aus dem Grunde allein, weil der Besitzer sie nicht mehr innehaben kann, nicht als

verloren gilt. Erst wenn die Wahrscheinlichkeit, die Sache wieder zu erlangen, sehr gering ist, dann muss sie wohl als verloren gelten. Dieser Fall war hier vorhanden. Der Wagen sollte in dem leicht zugänglichen Bahnhofe im Freien verbleiben und wäre dort dem Zutritte und damit auch das Geldsäckchen dem Zugriffe nicht nur der verschiedenen im Bahnhofe beschäftigten Personen, sondern auch Fremder bis zu dem Zeitpunkte ausgesetzt gewesen, bis das Telegramm um 12 Uhr Nachts ankam. Nach Angabe der Bahn, die der Richter als wahr annahm, sollte ein Absuchen des Waggons in S. nicht stattfinden, da vorausgesetzt wurde, dass eine solche bereits in D. stattgefunden habe. Es war also auch diese Möglichkeit, das Säckchen vor den Fährlichkeiten, denen es in dem leicht zugänglichen Wagen ausgesetzt war, zu bewahren, ausgeschlossen. Dieser Gefahr, dass das Säckchen von einem Unredlichen weggenommen werde, hat es der Taglöhner Simon P. entzogen und ist daher als redlicher Finder anzusehen, dem die Entlohnung nach § 391 a. b. G. B. zukommt.

Es muss aber auch betont werden, dass P. nicht etwa kraft seines Dienstes verpflichtet gewesen wäre, die Wagen abzusuchen oder auch nur zu überwachen und in dieser Eigenschaft die gefundenen Gegenstände zur Aufbewahrung der Bahn zu übergeben; eine solche Durchsuchung ist je zwei Bediensteten, welche gleichzeitig die Wagen absuchen, übertragen; in dem speciellen Falle sollte er bei der Theilung des Zuges helfen und war zu dem Ende zufällig durch den betreffenden Wagen gegangen, als er das Säckchen bemerkte. Der Fall also, dass jemand kraft seines Amtes oder der speciellen Beauftragung einen im Wagen zurückgelassenen Gegenstand dem Zugriffe Unberechtigter entzog, liegt hier nicht vor, sondern P. ist, wie bereits erwähnt wurde, als Finder anzusehen.

Deshalb war das Klagebegehren abzuweisen und war gemäss § 74 B. V. der Kläger in den Ersatz der Gerichtskosten an den Geklagten zu verhalten.

Nr. 23.

Der Curator, welcher bei Ermittlung der in das Eisenbahngrundbuch gehörigen Grundstücke für die unbekannten Interessenten von gerichtswegen bestellt wird, kann seine Entlohnung nur von der von ihm vertretenen Partei und nicht von der Eisenbahnunternehmung fordern, für welche die Ermittlung der Eisenbahngrundstücke erfolgt.

(Entscheidung des O. G. H. vom 28. Mai 1896, Z. 6164; Bestätigung der Entscheidung des O. L. G. Prag vom 17. März 1896, Z. 6454; theilweise Abänderung des Urtheiles des städt.-deleg. B. G. Tabor vom 24. Januar 1896, Z. 1117.)

Dr. C., Advocat in T., wurde vom städt.-deleg. B. G. Tabor anlässlich der eingeleiteten Erhebungen zur Ermittlung der in dem Gerichtssprengel Tabor gelegenen Eisenbahngrundstücke einer Theilstrecke der böhmisch-mährischen Transversalbahn zum Curator derjenigen unbekannten Interessenten aufgestellt, welche gemäss § 20 des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R. G Bl. Nr. 70, zur Erklärung über die lastenfreie Uebertragung der einzelnen Grundstücke in die Eisenbahneinlage aufzufordern waren.

Gegen das vom Advocaten C. an das städt.-deleg. B. G. Tabor gerichtete Ersuchen um Adjustirung der aus diesem Anlasse gelegten Rechnung im Betrage von 23 fl. 27 kr. gegen das Eisenbahnärar, machte dieses geltend, dass die Rechnung dem Genannten mit dem Bedeuten rückzustellen wäre, dass, mit Ausnahme des Falles der gemeinschaftlichen Vertretung der Prioritätsobligationenbesitzer, keine gesetzliche Bestimmung bestehe, nach welcher der Curator unbekannter Interessenten irgendwelche Ansprüche auf Ersatz der Curatelskosten gegen jene Seite erheben könnte, welche zur Ernennung des Curators Anlass gab.

Das städt.-deleg. B. G. Tabor entschied, dass die in Rede stehende Rechnung gegen das Eisenbahnärar im Sinne des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 70, adjustirt werde und hiervon sowohl der Gesuchssteller wie auch das Eisenbahnärar zu verständigen seien.

Gründe:

Dem Einwande des Eisenbahnärars kann keine Folge gegeben werden, weil die Verhandlung, betreffend Ermittlung der Eisenbahngrundstücke, über Antrag und im Interesse des Unternehmers, d. i. des Eisenbahnärars stattfand, die Intervention des Curators und dessen Thätigkeit einen Theil der Verhandlung gebildet hat und gemäss § 18 des citirten Gesetzes der Unternehmung die Tragung sämmtlicher Unkosten, die aus der Verhandlung entspringen und somit auch der Curatelskosten, obliegt.

Ueber den vom Eisenbahnärar überreichten Recurs entschied das O. L. G. Prag, dass aus dem angefochtenen Be-

scheide die Worte: „gegen das Eisenbahnärar im Sinne des § 18 des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 70" auszuscheiden seien, im Uebrigen aber, insofern mit dem angefochtenen Bescheide die Adjustirung der liquidirten Kosten erfolgte, der Recurs abzuweisen sei.

Gründe:

Die Frage, ob die Verständigung des Curators von den gerichtlichen Erledigungen, ob ferner die Intervention desselben bei den am 7. und 17. Mai und 13. December 1895 abgehaltenen Tagfahrten nur im Interesse der Curanden oder im Interesse der Eisenbahnunternehmung, oder im Interesse beider erfolgt, ist dermalen noch nicht spruchreif, da das vorliegende Actenmaterial zur Lösung dieser Frage keine hinreichende Grundlage bietet und darüber keinen Aufschluss giebt. Es kann auch nicht beurtheilt werden, von wem die liquidirten Curatelskosten, ob von der Eisenbahnunternehmung oder von den Curanden zu tragen sind, somit muss es dem Curator überlassen werden, seinen Anspruch für den Fall, als er glaubt, dass ihm das Recht erwachsen sei, die Zahlung der Curatelskosten von dem Eisenbahnärar begehren zu können, im ordentlichen Rechtswege zur Geltung zu bringen.

Aus diesem Grunde mussten daher aus dem angefochtenen Bescheide die Worte, mit welchen die Adjustirung der liquidirten Curatelskosten gegen das Eisenbahnärar zum Ausdrucke gebracht werden, ausgeschieden und es musste in dieser Hinsicht der angefochtene Bescheid, zumal im vorliegenden Falle der § 18 des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 70, nicht angewendet werden kann, weil die in Rede stehenden Kosten nicht zu den in dieser Gesetzesstelle ausschliesslich erwähnten Kosten der Amtshandlungen der Gerichte und der Verwaltungsbehörden gehören, welche allein die Eisenbahnunternehmung schon nach dem Gesetze zu tragen hat, und es keine gesetzliche Bestimmung giebt, dergemäss die liquidirten Kosten gegen die Eisenbahnunternehmung in dem dermaligen Stadium der Sache adjustirt werden könnten, abgeändert werden.

Unbegründet ist jedoch der Recurs insofern, als die gänzliche Aufhebung des angefochtenen Bescheides begehrt wird. Aus den Gerichtsacten ist nämlich ersichtlich, und wird von dem Recurrenten übrigens auch selbst zugestanden, dass Dr. C. vom städt.-deleg. B. G. Tabor anlässlich der Verhand-

lung zur Ermittlung der in das Eisenbahnbuch gehörigen Grundstücke zum Curator der unbekannten Interessenten bestellt wurde, weshalb dem Dr. C. ein Anspruch auf Ersatz der mit der Führung der Curatel verbundenen Kosten nur gegen jene Partei zusteht, zu deren Gunsten die Curatel geführt wurde.

Der von Dr. C. gegen die Entscheidung des O. L. G. Prag eingebrachte ordentliche Revisionsrecurs wurde vom O. G. H. verworfen.

Gründe:

Dr. C. wurde einerseits in einer Angelegenheit des Verfahrens ausser Streitsachen zum Curator gewisser Theilnehmer bestellt, andererseits legt weder das hierher zu beziehende Grundbuchsgesetz noch das Gesetz über die Anlegung von Eisenbahnbüchern vom 19. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 70, der Partei, welche das Verfahren zur Ermittlung der Eisenbahngrundstücke anstrebt, die Verpflichtung auf, den kraft des Gesetzes bestellten Curator bestimmter Theilnehmer zu entlohnen.

Vielmehr ist der allgemeine Grundsatz des § 18 der Advocatenordnung zu beziehen, kraft dessen ein zum Curator eines Dritten bestellter Advocat seine Entlohnung nur von der von ihm vertretenen Partei zu fordern berechtigt ist, und kann sonach dem Revisionsrecurse keine Folge gegeben werden.

Nr. 24.

Aenderungen an Eisenbahnobjecten, welche lediglich infolge von Regulirungsbauten behufs Zusammenfassung und concentrirter Abfuhr der Wässer eines Fluss- oder Bachgebietes erforderlich werden, fallen nicht der Eisenbahnunternehmung zur Last.

(Entscheidung des V. G. H. vom 28. Mai 1896, Z. 2453.)

Das k. k. Handelsministerium hat mit Entscheidung vom 26. October 1894, Z. 53841, entschieden, dass die N.-Bahn nicht verpflichtet sei, den durch Aenderung der Wasserabflussverhältnisse nothwendig gewordenen Umbau der Brücke über den Zaya-Giessbach auf eigene Kosten durchzuführen.

Die gegen diese Entscheidung vom Zaya-Concurrenzausschusse vor dem V. G. H. geführte Beschwerde wurde als unbegründet abgewiesen.

Gründe:

Im Hinblicke auf das in der Sache ergangene hiergerichtliche Erkenntniss vom 20. September 1894, Z. 3460,*) war heute lediglich die Frage zu untersuchen, ob durch das Begehungsprotokoll vom 25. Mai 1838 gegenüber der N.-Bahngesellschaft ein Specialtitel begründet wurde, kraft dessen die genannte Gesellschaft verpflichtet worden ist, jede Aenderung an der Eisenbahnbrücke über den Zaya-Giessbach auch künftighin auf eigene Kosten herzustellen.

Die angefochtene Entscheidung verneint diese Frage, weil die Bestimmungen des Begehungsprotokolles nur eventuelle natürliche, beziehungsweise durch den Bau und Bestand der Bahn herbeigeführte Aenderungen der Wasserabflussverhältnisse, nicht aber solche Veränderungen im Auge haben können, welche auf eine willkürliche, d. i. von dritter Seite geplante, wenn auch den dermaligen Bedürfnissen entsprechende Bachregulirung zurückzuführen sind.

Der V. G. H. musste diese Entscheidung als zutreffend erkennen. Denn in dem citirten Begehungsprotokolle haben die Herrschaft und die Unterthanen in Betreff der im Protokolle angeführten, vom Staatsingenieur zur unschädlichen Abführung der Hochwässer für nöthig erkannten Oeffnungen allerdings die ausdrückliche Bedingung gesetzt, dass die Eisenbahngesellschaft in der Zukunft verpflichtet bleibe, jede Abänderung und Vermehrung, welche sich in der Zukunft bei diesen Objecten zum unschädlichen Abflusse dieser Gewässer zeigen sollte, auf ihre eigenen Kosten herzustellen und zu erhalten, und es hat auch die Eisenbahngesellschaft diese Bedingung angenommen.

Nach dem Wortlaute dieser Vereinbarungen kann aber allerdings die Verpflichtung der Bahngesellschaft nur auf solche Aenderungen oder Vermehrungen der erwähnten Objecte bezogen werden, welche dadurch als nothwendig erscheinen, dass die errichteten Objecte für die unschädliche Abführung der Wässer nach ihren bestandenen natürlichen Abflussverhältnissen sich als ungenügend erweisen sollten.

Nun wurde durch das Commissionsprotokoll vom 16. März 1893 constatirt, dass die von dem Zaya-Concurrenzausschusse unternommene Regulirung des Zaya-Flussgebietes eine wesentliche Aenderung der bestandenen natürlichen Abflussverhält-

*) Vgl. Bd. VIII. dieser Sammlung, Nr. 31, S. 100.

nisse in sich schliesst, indem die Abführung der Hochwässer in Hinkunft nicht mehr durch die im Jahre 1838 geschaffenen acht Objecte, sondern in der Weise erfolgen soll, dass die Hochwässer aus dem Zaya-Flussgebiete concentrirt durch den Durchlass der in Frage stehenden Eisenbahnbrücke abzuführen sein werden, und dass das Regulirungsproject insbesondere auch eine wesentliche Abänderung der dermaligen Abflussverhältnisse dadurch herbeiführt, dass der bisher in den Zaya-Mühlbach eingeleitete und durch den Eisenbahndurchlass bei Kilometer 60·3/4 weitergeführte Eichhornbach nun ebenfalls in das Hauptbett einbezogen wird.

Aus diesem Gutachten folgt nun klar, dass die Erweiterung der in Frage stehenden Eisenbahnbrücke keineswegs dadurch als nothwendig sich herausgestellt hat, weil die nach dem Begehungsprotokolle vom Jahre 1838 geschaffenen Objecte zur Abfuhr der Hochwässer sich als ungenügend erwiesen haben, sondern dass die geplante Aenderung der Eisenbahnbrücke darum erforderlich erschien, weil die Zusammenfassung und concentrirte Abfuhr der Wässer des Zaya-Flussgebietes Ziel und Zweck der Regulirung gewesen war.

Der V. G. H. musste daher die angefochtene Entscheidung als in dem Wortlaute des Concurrenzprotokolles vom Jahre 1838 begründet anerkennen und darum die Beschwerde als unbegründet abweisen.

Nr. 25.

Bei Beurtheilung der Frage, ob eine Eisenbahnunternehmung auf Grund der Bestimmung des § 10, lit. *b*, Abs. 2 der Verordnung vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, zu Vorkehrungen gegen später eingetretene Nachtheile verpflichtet werden kann, kommt es nicht auf ein Verschulden der Eisenbahnunternehmung, sondern nur auf den ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Bahnbaue und den constatirten Uebelständen an. Aus der Verpflichtung der Eisenbahnunternehmung zur Herstellung von Vorkehrungen folgt die weitere Verpflichtung, den hierzu erforderlichen Kostenaufwand zu bestreiten.

(Entscheidung des V. G. H. vom 29. Mai 1896, Z. 3227.)

Die N.-Bahn erachtete sich durch die Verfügung des k. k. Handelsministeriums vom 23. September 1895, Z. 44864, in welcher ausgesprochen wurde, dass seitens der Verwaltung der N.-Bahn behufs Beseitigung der mit dem Bestande von Materialgräben im Gebiete der Gemeinde P. verbundenen sanitätswidrigen Uebelstände entsprechende Vorkehrungen

zu treffen sein werden, in zweifacher Richtung für beschwert, und zwar:

1. Weil diese Verfügung überhaupt an die Bahnverwaltung und nicht vielmehr an die Gemeinde P. erlassen wurde;

2. weil diese Verfügung — wenigstens stillschweigend — von der N.-Bahn verlange, dass sie die ihr aufgetragenen Vorkehrungen auf ihre Kosten durchführe.

Die Beschwerde wurde als unbegründet abgewiesen.

Gründe:

Ad 1. Der Rechtstitel der angefochtenen Verfügung liegt in der Bestimmung des § 10, lit. *b* der die Ertheilung von Eisenbahnconcessionen regelnden, mit Rücksicht auf die Concessionsurkunde auch auf die N.-Bahn anwendbaren Verordnung vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, woselbst gesagt wird, dass die Eisenbahnunternehmungen solche Vorkehrungen zu treffen haben, dass die angrenzenden Grundstücke, Gebäude u. s. w. durch die Bahn weder während des Baues derselben, noch in der Folge Schaden leiden.

Die thatsächlichen Voraussetzungen der Anwendung dieser Gesetzesstelle sind durch die Erhebungen in zweifelloser Weise festgestellt worden. Denn dieselben haben ergeben, dass der hier in Frage kommende, durch den Bau der Bahn selbst gebildete Materialgraben im Laufe der Zeit in einen Sumpf verwandelt worden ist, welcher durch die damit verbundene Verpestung der ganzen Umgebung und durch die drohende Verseuchung der Nutzwässer sanitäre Uebelstände und Gefahren von weittragender Bedeutung herbeizuführen geeignet ist.

Damit sind alle Momente gegeben, durch deren Vorhandensein die Anwendung der angeführten Gesetzesstelle bedingt ist. Ein Verschulden der Bahnunternehmung oder der Bahnverwaltung gehört zu diesen Momenten nicht. Das Gesetz erwähnt von diesem Erfordernisse nichts, und es kommt dasselbe hier überhaupt gar nicht in Frage, da es sich nicht um privatrechtliche, sondern um öffentlich rechtliche, der Unternehmung mit Rücksicht auf die ihr ertheilte Concession auferlegte Verpflichtungen gegenüber der Staatsverwaltung handelt.

Die Frage, ob irgend ein Verschulden der Bahnverwaltung anzunehmen sei, kommt in Fällen jener Kategorie, wie der vorliegenden, umsomehr ausser Betracht, als es sich nicht

um die Haftung für einen bereits zugefügten erweislichen und nach Vermögenswerthen abschätzbaren Schaden, sondern um die Hintanhaltung zukünftiger Schädigungen oder Benachtheiligungen handelt.

Im concreten Falle endlich muss die Feststellung eines ursächlichen Zusammenhanges zwischen dem Bahnbaue, beziehungsweise den durch denselben bewirkten Veränderungen und den constatirten sanitären Gefahren und Uebelständen auch aus dem weiteren Grunde genügen, weil die Bahnunternehmung vertragsmässig und unbedingt vorbehaltlos die Verpflichtung auf sich genommen hat, die hier in Betracht kommenden Vorkehrungen, sobald das Bedürfniss dazu sich ergeben werde, zu treffen.

Im Begehungsprotokolle über die betreffende Eisenbahnstrecke vom 22. April 1841 ist nämlich eine Erklärung des Generalinspectors im Namen der Eisenbahngesellschaft enthalten, dass sich zu allen wie immer gearteten und später als nothwendig anerkannten Herstellungen und Durchlässen oder Abzügen . . . . herbeigelassen . . . . und dafür gesorgt werden wird, dass den diesfalls später vielleicht vorkommenden Uebelständen mit möglichster Beschleunigung abgeholfen werde.

In dem speciell die Strecke in der Gemeinde P. betreffenden Protokolle vom 11. Mai 1841 wird auf diese Verpflichtungserklärung ausdrücklich und mit dem Bemerken, dass dieselbe auch hier gelte, hingewiesen.

In der hierüber ergangenen Erledigung des Landes-Guberniums vom 25. Juni 1841, Z. 25871, mit welcher das Bauproject genehmigt wurde, wird der Beisatz gemacht, dass nach der von den Bevollmächtigten der Bahndirection übernommenen Verpflichtung die vielleicht weiter noch nothwendig werdenden Wasserdurchlässe zum Ablaufe des Regen- und Inundationswassers, sowie die allenfalls noch im Verfolge aus öffentlichen polizeilichen Rücksichten sich als nothwendig darstellenden Vorkehrungen auf jedesmalige Anforderung von der Eisenbahnunternehmung zu bewerkstelligen sind.

In einem weiteren Protokolle vom 6. August 1844, bei dessen Aufnahme auch die Vertreter der Gemeinde P. betheiligt waren, hat der Vertreter der Bahn neuerdings die Zusicherung gemacht, dass in dem Falle, als etwa bei der wirklichen Ausführung des Bahnbaues weitere Vorkehrungen

bezüglich des Wasserabflusses, der Verbindungswege oder in sonstiger polizeilicher Hinsicht als nothwendig hervortreten sollten, solche ohne Verzug, d. h. also ohne diesbezügliche Aufforderung seitens der Behörde abzuwarten, in entsprechender Art werden bewirkt werden.

Diesen Verpflichtungserklärungen gegenüber kann sich die Beschwerdeführerin auch nicht mit Erfolg auf den Umstand berufen, dass durch Vernachlässigung des über den fürstlich H.'schen Grund führenden Abzugsgrabens die Versumpfung des Materialgrabens fortgeschritten, und die früher durch den erwähnten Abzuggraben bewerkstelligte Reinigung desselben unmöglich geworden sei.

Denn nach dem unzweideutigen Wortlaute der obigen Erklärungen hatte die Bahnunternehmung, beziehungsweise Bahnverwaltung schon ursprünglich, d. h. schon zur Zeit, als durch den Bahnbau der in Rede stehende Materialgraben entstanden war, die Verpflichtung, die Versumpfung desselben durch entsprechende Vorkehrungen hintanzuhalten, wonach die offenbar erst später eingetretene Verschlammung des fürstlich H.'schen Grabens auf den Zustand des Materialgrabens gar nie einen Einfluss zu nehmen geeignet gewesen wäre.

Ad 2. Aus der eben erörterten Verpflichtung der Beschwerdeführerin, die in Rede stehenden Vorkehrungen zu treffen, ergiebt sich selbstverständlich auch die Verpflichtung zur Tragung der damit verbundenen Kosten.

Die Beschwerde will in dieser Richtung zwar geltend machen, dass es sich vorliegend um eine sanitäts-polizeiliche Maassregel handle, dass daher nach den Bestimmungen der Gemeindeordnung die Gemeinde P. den betreffenden Kostenaufwand zu bestreiten hätte.

Allein es handelt sich gegenwärtig nicht um eine sanitätspolizeiliche Maassregel. Der in Handhabung dieser Function an die Bahnverwaltung ergangene und in Betreff des jetzt noch allein einen Gegenstand der behördlichen Verfügung bildenden Materialgrabens gänzlich unausgeführt gebliebene Auftrag des Gemeindevorstandes von P. kommt bei dem jetzigen Stande der Sache gar nicht mehr in Betracht. Es handelt sich vielmehr gegenwärtig um eine von der Staatsverwaltung in Ausübung der ihr durch das Eisenbahnconcessionsgesetz eingeräumten Rechte an die Bahnverwaltung gerichtete Aufforderung zu Maassregeln, welche innerhalb

des durch das bezeichnete Gesetz vorgezeichneten Kreises von Verpflichtungen der Bahn gelegen sind.

Mit Rücksicht auf diesen speciellen, aus dem Rechtsverhältnisse der Bahn gegenüber der Staatsverwaltung entspringenden Rechtstitel kann die Frage, ob auf Grund der allgemeinen Gesetze und auf Grund des Verhältnisses zwischen dem Staate und den Gesetzesunterthanen überhaupt die Anforderung an die Beschwerdeführerin gestellt werden könne, die fraglichen Vorkehrungen auf ihre Kosten vorzunehmen, gar nicht aufgeworfen werden.

Es war demnach die Beschwerde als unbegründet abzuweisen.

Nr. 26.

Haftung der Eisenbahnunternehmungen für das Verschulden ihrer Organe (§ 1294 a. b. G. B., § 19 der kais. Verordnung vom 16. November 1851, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1852), welche durch unzweckmässiges Vorgehen eine Gasexplosion in den Bahnräumen veranlasst haben.

(Entscheidung des O. G. H. vom 3. Juni 1896, Z. 6284; Bestätigung der Entscheidung des O. L. G. Wien vom 4. März 1896, Z. 549, und des H. G. Wien vom 25. October 1895, Z. 160205.)

Am 4. October 1888 fand in der Gepäckskammer der Station K. der N.-Bahn eine Gasexplosion statt, welche dadurch veranlasst wurde, dass daselbst, infolge Herabfallens des Gaspendent, Gas ausströmte und der Lampist W., nachdem er die offene Mündung der Gasleitung verstopft und das herabgefallene Gaspendent wieder eingeschraubt hatte, ein angezündetes Zündhölzchen zu der Verbindungsstelle hielt, um zu versuchen, ob die eingeschraubte Stelle dicht sei. Die Explosion war so heftig, dass die Thürrahmen des Magazins herausgeworfen wurden, Stücke von Mauern herunterfielen und einige grosse Scheiben des Perronplafonds zerschlagen, das Glas nach allen Richtungen geschleudert wurde, und in dem dem Magazine gegenüber liegenden Hause die Fensterscheiben zersprangen.

Bei dieser Explosion erlitt der Finanzwachaufseher P., welcher in der Gepäckskammer sich befand, körperliche Verletzungen, als deren Folgeübel ein Ohrenleiden zurückblieb.

P. klagte die N.-Bahn auf Zahlung von Heilungskosten per 2 fl. und eines Schmerzengeldes von 3000 fl.

Das H. G. Wien verurtheilte die geklagte Eisenbahn, dem Kläger ein Schmerzensgeld von 3000 fl., ferner eine

Post der Heilungskosten per 2 fl., unter Voraussetzung der Ablegung des Erfüllungseides, und die übrigen Heilungskosten unter Voraussetzung der Ablegung der sententionirten Haupteide zu bezahlen.

Gründe:

Es ist durch das Gutachten der Sachverständigen constatirt, dass Kläger an beiderseitiger chronischer Otitis media leidet, und dass diese infolge der am 4. October 1888 vom Kläger erlittenen, durch Zeugen bestätigten Beschädigung entstehen konnte und dass der bei der Explosion vom 4. October 1888 stattgefundene Druck zur Erzeugung des jetzt noch bestehenden Ohrenleidens des Klägers geeignet und hinreichend war, es ist ferner durch Zeugenaussagen erhärtet, dass Kläger bis zum 4. October 1888 immer ohne Unterbrechung den Dienst als Finanzwachaufseher verrichtete, und vor diesem Tage sich nie krank gemeldet hatte, so dass es ausser Zweifel gestellt ist, dass der Kläger durch die Explosion körperliche Verletzungen erlitt, deren Folgen noch fort bestehen.

Das Verschulden an dieser Explosion muss der Geklagten imputirt werden, weil sie zur Beseitigung der Gasausströmung im Gepäcksmagazin den Lampisten W., eine zur Gasmanipulation ganz untüchtige Persönlichkeit, bestellte (§ 1315 a. b. G. B.) und weil sie den Lampenputzer W. im Gepäcksmagazin allein und ohne Beaufsichtigung seitens eines Bahnorganes mit dem Gasrohre manipuliren liess.

Es erscheint daher die geklagte Eisenbahn ersatzpflichtig und gebührt dem Kläger gemäss § 1325 a. b. G. B. der Ersatz der Heilungskosten und ein angemessenes Schmerzensgeld.

Mit Rücksicht auf den Grad der Schmerzen, die Kläger zu erdulden hatte und die längere Dauer seiner Krankheit, welche der Unfall vom 4. October 1888 im Gefolge hatte, wurde dem Kläger ein Schmerzensgeld von 3000 fl. unbedingt zuerkannt.

Nachdem die einzelnen vom Kläger angesprochenen Heilungskosten von geklagter Seite bestritten worden sind und nur bezüglich der ersten Post per 2 fl. eine erste halbe Probe durch die Aussage eines Zeugen vorliegt, musste die Entscheidung über diese Post von der Ablegung des sententionirten Erfüllungseides, die Entscheidung über die übrigen

Posten aber, von den sententionirten Haupteiden abhängig gemacht werden.

Das O. L. G. Wien bestätigte das Urtheil der ersten Instanz.

Gründe:

Die Frage, ob der geklagten Gesellschaft hinsichtlich der erfolgten Explosion ein Verschulden im Sinne des § 1294 a. b. G. B. beizumessen ist, muss bejaht werden. Gemäss § 19 der kaiserl. Verordnung vom 16. November 1851, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1852, haften die Eisenbahnunternehmungen für die durch eigenes oder durch Verschulden ihrer Beamten und Diener an Personen und Sachen zugefügten Beschädigungen: 1. Im Sinne der eingegangenen Verbindlichkeit und nach den über diese Haftung bestehenden besonderen gesetzlichen Anordnungen; und 2. in Ermanglung solcher, nach den Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches über Schadenersatz. Im gegebenen Falle liegt aber ein eclatantes Verschulden der Organe der Geklagten vor, weil dieselben die im Falle von Gasausströmungen bestehenden Vorschriften der Handelsministerialverordnung vom 9. Mai 1875, R. G. Bl. Nr. 76 (§§ 5, 16 und 27), sowie eines Circulars der geklagten Gesellschaft, nach welch letzterem Circulare bei Gasausströmungen der Bahnverwaltungsbeamte sogleich in Kenntniss zu setzen ist, und derselbe, unter eventueller Zuziehung des Stations-, Heizhaus- oder Werkstättenvorstandes unter Anwendung aller Vorsichtsmaassregeln den Fehler durch eigene fachkundige Organe oder durch Organe der Gasanstalt unter persönlicher Intervention auffinden und beseitigen zu lassen hat, nicht beachtet, sondern denselben zuwider gehandelt haben. Es ist erwiesen, dass das Organ, welches am fraglichen Tage als diensthabender Verkehrsbeamter fungirte, nachdem ihm gemeldet worden war, dass in der Gepäckskammer der Gaspendent herabgefallen sei, und dass aus der Gasröhre Gas ausströme, sich damit begnügte, den Lampisten X. zu beauftragen, die offene Mündung des Gasrohres zu verstopfen, und dass er es zudem unterliess, bei dieser dem X. aufgetragenen Arbeit persönlich zu interveniren; dass ferner X. in alleiniger Gegenwart des Dieners, welcher ihm hierbei die Leiter hielt, den ihm ertheilten Auftrag in der Weise ausführte, dass er zuerst die Gasröhre mit Werg umgab, dann den Leuchter (das Gaspendent) anlegte und zuschraubte,

und schliesslich ein Zündhölzchen anzündete und zur Gasröhre hinhielt, um sich zu überzeugen, ob noch Gas entströme, und dass hierdurch die Gasexplosion bewirkt wurde. Dass X. keineswegs als ein fachkundiges Organ der geklagten Gesellschaft im Sinne des Circulars angesehen werden kann, ergiebt sich aus den Aussagen zahlreicher Zeugen, welche denselben als einen gewöhnlichen Lampenputzer bezeichnen und angeben, dass dessen Beschäftigung hauptsächlich in dem Reinigen und Anzünden der Lampen bestand. Es liegt daher allerdings eine culpa in eligendo (§ 1315 a. b. G. B.) vor. Wollte man aber selbst, wie dies seitens der Sachverständigen geschehen ist, annehmen, dass der Lampist als eine zur Vornahme der provisorischen Vorkehrung des Verstopfens des fraglichen Gasrohres geeignete Persönlichkeit angesehen werden konnte, so liegt auch bei dieser Annahme ein Verschulden des verkehrsleitenden Beamten in der Richtung vor, dass derselbe, entgegen der bezogenen Vorschrift, es unterliess, den Lampisten bei dem ihm aufgetragenen Geschäfte persönlich zu überwachen; und ist weiters ein grobes Verschulden des Lampisten darin gelegen, dass er ungeachtet der bestehenden Gasausströmung ein Zündhölzchen anbrannte und dadurch die Explosion herbeiführte. Letztere Handlungsweise, welche keineswegs, wie es von geklagter Seite geschieht, als eine muthwillige bezeichnet werden kann, beweist übrigens am klarsten, dass X., welchem offenbar jede Fachkenntniss mangelte, zur Verrichtung des fraglichen Geschäftes ganz untauglich war, und wie nothwendig eine persönliche Intervention des diensthabenden Beamten gewesen wäre. Es liegt daher ausser der culpa in eligendo auch ein Verschulden des diensthabenden Verkehrsbeamten, sowie des X. im Sinne des § 1294 a. b. G. B. vor; für welches Verschulden ihrer Organe die geklagte Gesellschaft gemäss § 19 der eingangs bezogenen kaiserl. Verordnung haftet.

Der O. G. H. hat mit Entscheidung vom 3. Juni 1896, Z. 6284, die ausserordentliche Revisionsbeschwerde der Geklagten wegen Abganges der Voraussetzungen des Hofdecretes vom 15. Februar 1833, J. G. S. Nr. 2593, zurückgewiesen, zumal wenn erwogen wird, dass im § 19 der kaiserl. Verordnung vom 16. November 1851, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1852. das Verschulden der Beamten und Diener einer Eisenbahnbetriebsunternehmung dem eigenen Verschulden dieser Unternehmung gleichgestellt wird, dass durch die erwähnte Ver-

ordnung die Haftung der Eisenbahnbetriebsunternehmungen für die durch Verschulden ihrer Beamten und Diener an Personen und Sachen zugefügten Beschädigungen grundsätzlich zum Ausdrucke gelangt ist, und dass die in der bezogenen Vorschrift erfolgte Bezugnahme auf die Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches über den Schadenersatz nur die Bedeutung hat, dass die Art des Verschuldens und des Schadenersatzes in Ermanglung besonderer gesetzlicher Anordnungen nach den Bestimmungen des XXX. Hauptstückes des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches zu beurtheilen ist. Dass thatsächlich im gegebenen Falle Organen der geklagten Bahngesellschaft ein grobes Verschulden zur Last falle, hat die oberlandesgerichtliche Begründung in erschöpfender Weise dargethan.

Nr. 27.

Meliorationsfondsbeiträge können nur dem Unternehmen als solchem und nicht einem einzelnen Concurrenzfactor zugewendet werden. Concurrenzpflichtig zu einem Uferschutzbau erscheinen diejenigen, deren Liegenschaften durch den Bau vor Wassergefahr geschützt werden, und gilt dieser Grundsatz auch in Ansehung der Eisenbahnen. Welche Liegenschaften durch einen concreten Uferbau geschützt werden, ist eine Thatfrage, welche im Falle eines Streites durch die Entscheidung der competenten Behörden festzustellen ist.

(Entscheidung des V. G. H. vom 11. Juni 1896, Z. 3494.)

Die Gemeinde I. stellte unterm 4. Februar 1894 das Ansuchen um die wasserrechtliche Baubewilligung zur Regulirung des Enterbaches von der Reichsstrasse aufwärts, sowie um Einbeziehung des k. k. Strassenärars und der St.-Bahn in diese Wasserbauconcurrenz.

Nach durchgeführtem wasserrechtlichen Verfahren ertheilte die k. k. Bezirkshauptmannschaft Innsbruck mit Decret vom 28. Juni 1894, Z. 15793, den Bauconsens und bestimmte die Concurrenz in der Weise, dass die Gemeinde I. 80 Procent, das k. k. Strassenärar sowie die St.-Bahn je 10 Procent der Baukosten im präliminirten Betrage von 23.500 fl, nach Abzug des vom Meliorationsfonds anzuhoffenden Beitrages, zu leisten haben, der Gemeinde I. aber die Erhaltung der Anlage obliege.

Hiergegen recurrirte die Gemeinde I. wegen des Ausspruches bezüglich der Erhaltungskosten, die St.-Bahn wegen ihrer Einbeziehung in die Concurrenz.

Die k. k. Statthalterei gab mit Entscheidung vom 14. Januar 1895, Z. 20276, dem Recurse der Gemeinde statt und behob den Ausspruch der ersten Instanz rücksichtlich der Erhaltungskosten, wies dagegen den Recurs der St.-Bahn ab, worauf letztere den Ministerialrecurs einbrachte, welchem das k. k. Ackerbauministerium mit der von der Gemeinde I. angefochtenen Entscheidung vom 14. April 1895, Z. 4208, dahin Folge gab, dass das Erkenntniss der zweiten Instanz, insofern mit demselben die St.-Bahn unter Bestätigung des Ausspruches der ersten Instanz verpflichtet wurde, zu den durch den eventuellen Beitrag des Meliorationsfonds und des Landes nicht bedeckten Kosten der von der Gemeinde I. projectirten Regulirungsbauten am Enterbache einen Beitrag von 10 Procent zu leisten, sowie der bezogene Ausspruch der ersten Instanz, als im Gesetze nicht begründet, behoben und das Ansuchen der Gemeinde um Verhaltung der St.-Bahn zur Leistung eines Beitrages zu den projectirten Regulirungsbauten am Enterbache abgewiesen wurde.

Diesen Ausspruch bekämpfte die Gemeinde I. vor dem V. G. H. in doppelter Richtung, und zwar:

1. Insofern der anzuhoffende Landesbeitrag als ein Beitrag für das Unternehmen erklärt wurde, somit der Gesammtconcurrenz zugute zu kommen hat, wogegen die Beschwerde vermeint, dass nur der zu gewärtigende staatliche Beitrag zu Gunsten des Unternehmens von den Gesammtkosten in Abzug zu bringen sei, der Landesbeitrag aber für die Concurrenzquote der Gemeinde I. verwendet werden könne;

2. insofern als die von den unteren Instanzen ausgesprochene Concurrenzpflicht der St.-Bahn durch die angefochtene Entscheidung gänzlich beseitigt wurde.

Der V. G. H. hob die angefochtene Entscheidung, so weit mit derselben die Loszählung der St.-Bahn von der Concurrenz ausgesprochen und das Ansuchen der Gemeinde I. um Verhaltung der St.-Bahn zur Leistung eines Beitrages zu den projectirten Regulirungsbauten am Enterbache abgewiesen wurde, nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. N. 36 ex 1876, auf; im Uebrigen wurde die Beschwerde als unbegründet abgewiesen.

Gründe:

Ad 1. Der durch die Gesetze vom 30. Juni 1884, R. G. Bl. Nr. 116, vom 31. Mai 1889, R. G. Bl. Nr. 96, und vom 14. August

1891, R. G. Bl. Nr. 129, gebildete staatliche Meliorationsfonds ist zur Förderung von Unternehmungen bestimmt, welche den Schutz des Grundeigenthums gegen Wasserverheerungen oder die Erhöhung der Ertragsfähigkeit der Grundstücke durch Entwässerung oder Bewässerung zum Zwecke haben und deren Ausführung im öffentlichen Interesse liegt (§ 1 des Gesetzes vom 30. Juni 1884). Das Unternehmen selbst muss durch ein besonderes Landesgesetz als ein aus Landesmitteln herzustellendes oder aber von bestimmten Bezirken, Gemeinden oder Wassergenossenschaften auszuführendes, aus Landesmitteln zu unterstützendes Unternehmen erklärt sein (§ 4 des citirten Gesetzes). Hieraus folgt, dass Meliorationsfondsbeiträge (abgesehen von den im § 12 erwähnten kleineren Subventionen) überhaupt nur dem Unternehmen als solchem und nicht einem einzelnen Concurrenzfactor zugewendet werden können, und dies nur unter der Bedingung, dass von Seiten des Landes gleichfalls eine Unterstützung des Unternehmens erfolge (§ 6). Wenn daher die zweite und dritte Instanz den von der ersten Instanz gebrauchten, zu Missdeutungen Anlass gebenden Ausdruck dahin richtig gestellt haben, dass die zu erhoffenden Staats- und Landesbeiträge (welche die erste Instanz in nicht ganz zutreffender Weise als Meliorationsfondsbeiträge zusammenfasste) dem Unternehmen als solchem zugute kommen sollen, so kann in diesem Vorgange, welcher den gesetzlichen Bestimmungen Rechnung trägt, weder ein Mangel des Verfahrens, noch eine Gesetzwidrigkeit erkannt werden, und dies umsoweniger, weil anderenfalls die vom Gesetze festgestellten Bedingungen für die Gewährung eines staatlichen Beitrages überhaupt nicht eintreten würden.

In der Begründung der angefochtenen Entscheidung wird an der Hand des Voranschlages eine ziffermässige Berechnung der einzelnen Concurrenzquoten versucht. Nachdem actenmässig noch nicht feststeht, ob und eventuell in welcher Höhe, eine Beitragsleistung des Staates und Landes für das Unternehmen bewilligt werden wird, so mag zugegeben werden, dass diese Berechnung dermalen verfrüht ist; dieselbe erscheint jedoch an und für sich nicht geeignet, irgend welchen Rechten zu präjudiciren, da die endgiltige Bestimmung der einzelnen Concurrenzschuldigkeiten nicht nach dem Voranschlage, sondern seinerzeit nach den wirklichen Baukosten vorzunehmen sein wird. Der V. G. H. hatte mithin im Hinblicke

auf die Vorschrift des § 2 des Gesetzes vom 22. October 1875 keinen Anlass, diesbezüglich in eine Ueberprüfung der Begründung des angefochtenen Enunciates einzugehen.

Ad 2. Eine Concurrenzpflicht der St.-Bahn wurde von der belangten Behörde deshalb negirt, weil die Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes über die Beitragspflicht zu Wasserbauten auf den vorliegenden Fall keine Anwendung finden.

Der V. G. H. konnte dieser Rechtsanschauung nicht beipflichten.

Nach § 44 des Wasserrechtsgesetzes vom 28. August 1870, L. G. Bl. für Tirol Nr. 64, ist die Ausführung von Schutzmaassregeln gegen die schädlichen Einwirkungen des Wassers, von besonderen Verpflichtungstiteln abgesehen, eine Angelegenheit derjenigen, welchen die bedrohten Liegenschaften gehören.

Dass die Vornahme von Schutzvorkehrungen keineswegs durchaus in das Ermessen und Belieben des Besitzers einer einzelnen bedrohten Liegenschaft gestellt, vielmehr im Sinne des Gesetzes der Uferschutz in dem Falle eine Pflicht ist, wenn durch die Unterlassung desselben für fremdes Eigenthum eine Gefahr entsteht, geht aus Absatz 2 des § 44 leg. cit. unzweifelhaft hervor, weil das Gesetz denjenigen, der in einem solchen Falle den Uferschutz nicht vornimmt, als einen Säumigen erklärt, und ihn verpflichtet, zu dem durch die anderen Betheiligten durchgeführten Schutzbaue beizutragen.

Die aus diesem Wortlaute sich ergebende und in der Natur der Sache gelegene Absicht des Gesetzes ist also die, dass ein Uferschutzbau stets eine Angelegenheit derjenigen ist und von jenen ausgeführt werden soll, deren Eigenthum durch eben diesen Uferschutzbau geschützt wird; mit anderen Worten, nach dem Gesetze erscheinen als concurrenzpflichtig zu einem Uferschutzbau diejenigen, deren Liegenschaften durch den Bau vor Wassergefahr geschützt werden. Welche Liegenschaften aber durch einen concreten Uferbau geschützt werden, ist eine Thatfrage, welche im Falle eines Streites durch die Entscheidung der competenten Behörden festzustellen ist.

Dass die blosse Negation einer Partei — im gegebenen Falle der St.-Bahn — betreffs der schützenden Wirkung eines Uferbaues die Thatsache nicht ändert, ist einleuchtend, und es würde dem Wortlaute, wie der Absicht des Gesetzes gleichmässig widersprechen, wenn eine solche Negation die in den

Thatsachen begründete Concurrenzpflicht einer Partei zu beheben als zureichend angesehen würde. Hieraus folgt, dass Ziel und Zweck des zweiten Absatzes des § 44 dahin geht, allen Interessenten die nöthigen Handhaben dafür zu bieten, dass erforderliche Uferschutzbauten auch ausgeführt werden.

Aus dem Gesagten geht hervor, dass die Administrativbehörden allerdings berufen waren, über die Concurrenzpflicht der von der Gemeinde I. als betheiligt bezeichneten St.-Bahn abzusprechen; diese Pflicht musste aber im gegebenen Falle auch als bestehend anerkannt werden, nachdem durch den aufgenommenen Augenschein und das Gutachten der Experten in zweifelloser Weise dargethan wurde, dass die projectirte Bachregulirung die thunlichste Sicherung nicht nur der angrenzenden Culturgründe und der Reichsstrasse, sondern auch der Eisenbahn erwarten lässt, wie ja die angefochtene Entscheidung selbst den Beweis dafür als erbracht angenommen hat, dass die Sanirung des durch Murgänge gefährdeten Enterbachthales auch für die das Gefährdungsgebiet des Baches durchquerende Bahnlinie von günstiger Wirkung sein muss, und dass namentlich die Hintanhaltung einer zunehmenden Verwilderung des Bachlaufes, deren Folgen unabsehbar wären, in hohem Grade von Interesse für die Bahnanlage ist.

Demgemäss musste die angefochtene Entscheidung, so weit mit derselben die Loszählung der St.-Bahn von der Concurrenz ausgesprochen und das Ansuchen der Gemeinde I um Verhaltung der St.-Bahn zur Leistung eines Beitrages zu den projectirten Regulirungsbauten am Enterbache abgewiesen wurde, nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, aufgehoben werden.

Nr. 28.

Industriegeleise geniessen die für die Hauptlinie concessionsmässig gewährte Steuerfreiheit nur insoweit, als sich dieselben als ein Bestandtheil der Betriebsanlage dieses Bahnunternehmens und nicht als besondere, in der Concession nicht vorgesehene Flügel- oder Schleppbahnen darstellen.

(Entscheidung des V. G. H. vom 11. Juni 1896, Z. 2855.)

Laut eines zwischen der R.-G.-T.-Eisenbahn und der Firma Fr. L. am 10. November 1893 abgeschlossenen, vom Handelsministerium unterm 2. Februar 1894, Z. 66139, ge-

nehmigten Vertrages wurde von der Bahnstation R. der R.-G.-T. Eisenbahn zur Tuchfabrik des Fr. L. in D. eine als Industriegeleise bezeichnete Bahnstrecke sammt den hierzu gehörigen technischen Vorrichtungen auf Kosten der Firma Fr. L., und zwar zum geringeren Theile auf dem Territorium der R.-G.-T. Eisenbahn, zum grösseren Theile aber auf von der Firma Fr. L. erworbenen Grundstücken erbaut, welches Geleise, mit Ausnahme des auf dem Territorium der mehrfach erwähnten Eisenbahn gelegenen kleineren Theiles, sammt dem darauf befindlichen sperrbaren Geleiseriegel und dem am Ende des Geleises angebrachten Geleisabschlusse Eigenthum der Firma Fr. L. ist. Das ganze Geleise besitzt eine Länge von 736 Meter und wurde der Betrieb am 15. Juli 1890 eröffnet. Die Instandhaltung obliegt laut des citirten Vertrages jedem Contrahenten hinsichtlich seines Eigenthums. Als Zweck dieses Industriegeleises wird im Vertrage bezeichnet der Uebergang von Eisenbahnwagen und Frachtgütern von der Güterabfolgungsstelle R. der genannten Localbahn zur Tuchfabrik der Firma Fr. L. Den Stationsdienst in R. versieht die R.-G.-T. Eisenbahn und stellt dieselbe auch einen Expeditor bei. Als Vergütung leistet die Firma einen monatlichen Pauschalbetrag von 10 fl., die Kosten des verbrauchten Materiales und ausserdem einen Betrag von jährlichen 300 fl. zu den Kosten des Expedienten. Bei Berechnung der Transportgebühren für die in der Station R. auf- und abzuliefernden Gütersendungen der Firma L. werden die officiellen Tarifsätze ab R., beziehungsweise bis R. in Anwendung gebracht. Ausserdem hat jedoch die Firma L. für die Ueberstellung jedes Wagens von R. in die Fabrik und zurück eine Wagenzuschubsgebühr per 34 kr. zu entrichten. Den Transport der Wagen in die Fabrik und zurück besorgt die R.-G.-T. Eisenbahn durch die betriebführende S.-Bahn. Für das gedachte Industriegeleise wurde der R.-G.-T. Eisenbahn seitens der niederösterreichischen Finanzlandesdirection mit Erlass vom 17. Mai 1895, Z. 24932, in der Anschauung die Erwerbssteuer vorgeschrieben, dass dieses Industriegeleise keinen Bestandtheil der Betriebsanlage der R.-G.-T. Eisenbahn, sondern ein selbständiges Steuerobject bilde, und somit auf dasselbe die concessionsmässig gewährte Erwerbssteuerfreiheit keine Anwendung zu finden habe.

Die Entscheidung wird von der beschwerdeführenden Gesellschaft damit angefochten, dass durch die Vorschreibung

der Erwerbsteuer das der Eisenbahnunternehmung mit der Concessionsurkunde vom 3. Juli 1886, R. G. Bl. Nr. 30, ertheilte Steuerprivilegium verletzt worden sei, weil die erwähnte Bahnstrecke einen integrirenden Bestandtheil der Hauptstrecke bilde, und das Zu- und Abschieben der Wagen auf diesem Geleise als eine selbständige Erwerbsunternehmung nicht angesehen werden könne.

Der V. G. H. hat die Entscheidung der niederösterreichischen Finanzlandesdirection nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, aufgehoben.

Gründe:

Nach § 2, lit. *d* der citirten Concessionsurkunde geniesst die den Gegenstand dieser Urkunde bildende Eisenbahn die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer auf die Dauer von 30 Jahren vom 3. Juli 1886 angefangen. Als Gegenstand dieser Concessionsurkunde wird im § 1 derselben das Recht zum Baue und Betrieb einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station R. der S.-Bahn über M. nach G., eventuell nach T. bezeichnet. Da gesetzliche Ausnahmen und Begünstigungen strenge auszulegen sind, folglich ohne ausdrückliche Willenserklärung im Gesetze, beziehungsweise in der Concessionsurkunde eine der Eisenbahn mit genauer Bezeichnung ihrer Richtung gewährte zeitliche Befreiung von der Erwerbsteuer nicht auch den in diese Eisenbahn einmündenden Flügel- oder Schleppbahnen eingeräumt werden kann, so kommt es darauf an, zu untersuchen, ob das in Rede stehende Geleise als Flügel- oder Schleppbahn zu betrachten ist, oder ob es sich nur als Nebengeleise der Localbahn von R. über M. nach G. darstellt, da dasselbe im letzteren Falle zweifellos zu der Linie gehört, welche den Gegenstand der bezogenen Concessionsurkunde gebildet hat und auf welche sich daher auch die in der citirten Concessionsurkunde ertheilte Steuerfreiheit bezieht.

Diesbezüglich hat nun der Gerichtshof erwogen, dass ganz selbstverständlich unter der in den Concessionsurkunden regelmässig concessionirten Linie, beziehungsweise Strecke, nicht bloss ein gerades Geleise zwischen dem Anfangs- und Endpunkte der Linie gemeint sein könne, sondern dass auch die an einzelnen Stationen oder auch ausserhalb derselben zu Bahnbetriebszwecken von dieser geraden Linie abzweigen

den Geleise, wie sie ja z. B. für Ein- und Ausladung, Rangirung, Magazine u. s. w. bei jeder Bahnanlage existiren, unter die Concession fallen. Es erschien ferner dem Gerichtshofe auch nicht zweifelhaft, dass ein solches Nebengeleise auch dort nicht von der concessionirten Bahnlinie unterschieden werden kann, wo dasselbe nur theilweise auf dem Grund und Boden der Hauptbahn und theilweise auf fremdem Territorium ausgeführt ist, beziehungsweise wo dasselbe nur theilweise ein ausschliessliches Eigenthum der Bahn bildet und theilweise sich im Eigenthum einer dritten Person — im gegebenen Falle der Firma L. — befindet, weil es keineswegs zum Begriff eines Eisenbahnunternehmens gehört, dass dasselbe ausschliesslich auf eigenem Grund und Boden und mit eigenen Betriebsmitteln betrieben werde, der Begriff eines Eisenbahnunternehmens vielmehr auch dessen Ausübung auf fremdem Grund und Boden — auf Grund einer seitens des Unternehmens hierzu erworbenen Berechtigung — zulässt. Hierzu kommt noch, dass das nur 736 Meter lange Industriegeleise von der Haltestelle R. der Localbahn R.-G.-T. zur Fr. L.'schen Tuchfabrik in D. nicht auf Grund einer besonderen Concession im Sinne der §§ 1 und 2 des Gesetzes vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, sondern lediglich auf Grund einer vom Handelsministerium im Grunde der Verordnung desselben vom 29. Mai 1880, R. G. Bl. Nr. 57 (§ 24), mit Erlass vom 23. October 1888, Z. 41773, ertheilten Concession und eines Bauconsenses angelegt wurde, dass ferner das Handelsministerium selbst in diesem Erlasse die consentirte Bahnstrecke als einen integrirenden Theil der Hauptbahn bezeichnet und dass auch seitens der Finanzverwaltung nicht bestritten wird, dass mit diesem Geleise nur eine Verbindung zwischen der Ladestelle und der currenten Bahn zum Zwecke der leichteren Befrachtung der letzteren hergestellt wurde.

Aus alledem ergiebt sich nach der Rechtsanschauung des V. G. H. zur vollsten Evidenz, dass dieses Industriegeleise nur zum Zwecke des Betriebes der Localbahn R.-G.-T. und in Ausübung desselben angelegt wurde, beziehungsweise dass nur zu diesem Zwecke der Betrieb auf demselben von der Beschwerdeführerin ausgeübt wird, und dass dasselbe sohin einen Bestandtheil der Betriebsanlage dieser Bahnlinie bildet und mit ihr ein einheitliches Ganzes darstellt, sonach zweifellos mit dem Gegenstande der Concessionsurkunde vom 3. Juli

1886, R. G. Bl. Nr. 130, wesentlich integrirend und unlösbar zusammenhängt und daher auch als ein selbständiges Steuerobject nicht angesehen werden könne, vielmehr unter der im § 2, lit. *d* dieser Urkunde ertheilten Begünstigung der Steuerfreiheit inbegriffen ist.

Nr. 29.

Eine Bahn kann von einer Partei nicht auf Ersatz belangt werden, wenn letztere auf Grund der bahnseits erfolgten Gewichtsermittlung im Frachtbriefe eine unrichtige Zolldeclaration vornimmt und dafür in eine Zollstrafe verfällt.

(Entscheidung des Bagatellgerichtes für Handelssachen in Wien vom 13. Juni 1896, Z. 46473.)*)

Mit Frachtbrief de dato Krakau den 9. Mai 1895 wurden von S. B. in der Station Krakau 25 Kisten Orangen und Citronen nach Granica aufgegeben. Diese Kisten wurden bahnämtlich gewogen, und wurde ein Gewicht von 451 Kilogramm constatirt. In Granica wurde die Sendung vom Empfänger übernommen und beim russischen Zollamte verzollt. Dortselbst wurde von der Partei eine Zolldeclaration überreicht und in dieselbe das im Frachtbrief ersichtliche Gewicht eingesetzt. Da dasselbe aber das von der Zollbehörde constatirte Gewicht um mehr als 8 Procent überstieg, mussten von der Partei 16 Rubel 18 Kopeken als Zollstrafbetrag bezahlt werden.

Dieser Betrag wurde von der Partei bei dem k. k. Bagatellgerichte in Handelssachen in Wien im Klagewege gegen die Bahn geltend gemacht, weil nach ihrer Ansicht nur durch Verschulden der letzteren diese Zollstrafe verwirkt wurde, indem die Bahn ein falsches Gewicht im Frachtbriefe feststellte.

Die Geklagte verweigerte die Zahlung, indem sie sich darauf berief, dass die Eisenbahn zur Abwaage des Gutes bei der Aufgabe nur insoweit verpflichtet sei, als die Erfüllung des Frachtvertrages in Betracht komme, die Verwiegung daher lediglich zu dem Zwecke stattfinde, um die Transportgebühr zu bemessen und ein Beweismittel für etwaige bei der Abgabe sich ergebende Gewichtsdifferenzen zu schaffen, dass aber die Eisenbahn, zumal sie keine öffentliche Wäge-

*) Vgl. die Entscheidung des O. G. H. vom 18. Februar 1896, Z. 1982.

und Maassanstalt sei, für die Richtigkeit des von ihr ermittelten Gewichtes, falls dasselbe vom Absender in die Zolldeclaration eingesetzt wird, sich bei der zollämtlichen Abwaage jedoch als unrichtig herausstellt, keinerlei Haftung trage, und daher der Partei für die derselben aus diesem Grunde auferlegte Zollstrafe nicht regresspflichtig werde.

Das Klagebegehren wurde abgewiesen.

Gründe:

Vor allem muss constatirt werden, dass nach Punkt I des Protokolles zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. October 1890 dieses Uebereinkommen auf Sendungen nach Grenzstationen nur dann anzuwenden ist, wenn der Absender dessen Anwendung ausdrücklich begehrte. Demnach kommt hier das Betriebsreglement vom 10. December 1892 zur Anwendung, und wenn es auch richtig ist, dass nach § 53, Abs. 3 desselben, die Bahn verpflichtet ist, das Gewicht der Stückgüter bei der Aufgabe festzustellen, so ist damit noch nicht bestimmt, dass die Bahn dadurch für den Schaden verantwortlich ist, welcher aus einer unrichtigen Abwaage für die Partei ausserhalb des Frachtvertrages entsteht. Durch die bahnamtliche Abwaage ist ein Beweis für den Frachtvertrag gegen die Bahn hergestellt, dass die Sendung ein solches Gewicht gehabt hat, und die Bahn ist bei Erfüllung des Frachtvertrages und insoweit es den Frachtvertrag betrifft, haftbar, als sie nicht den Gegenbeweis führen kann, dass das Gewicht dem constatirten nicht entspricht. Sie kann also die Fracht nur nach diesem Gewichte berechnen, und ist auch verpflichtet, wenn sie bei der Aufgabe ein gewisses Gewicht constatirt hat, insoweit nicht etwas Besonderes bestimmt ist, auch ein solches Gewicht abzuliefern. Im Weiteren aber ist die Bahn nicht dafür haftbar, dass das Gewicht ein richtiges ist, da die Bahn nicht eine öffentliche Wägeanstalt ist, und die Abwaage nur zum Zwecke des Frachtvertrages und innerhalb desselben stattfindet.

Die Bahn war also, da sie auch die Verzollung nicht vornahm, nicht verantwortlich dafür, dass die Verzollung, welche im vorliegenden Falle nicht in den Frachtvertrag eingeschlossen war und von der Bahn nicht vorgenommen wurde, nach dem im Frachtbriefe verzeichneten Gewichte erfolgte. Es war Sache der Partei, welche die Verzollung vor-

nahm, sich von dem richtigen Gewichte zu überzeugen und dasselbe in die Declaration einzusetzen. Es liegt also nur ein Verschulden desjenigen vor, der die Verzollung vornahm, und war das Klagebegehren deshalb abzuweisen.

Nr. 30.

Die Ergänzung eines Beweises zum ewigen Gedächtnisse kann nur bei jenem Gerichte angesucht und durchgeführt werden, welches den zu ergänzenden Beweis zum ewigen Gedächtnisse bewilligt und durchgeführt hat.

(Entscheidung des O. G. H. vom 16. Juni 1896, Z. 6671; Bestätigung der Entscheidungen des O. L. G. Lemberg vom 14. April 1896, Z. 8739, und des L. G. als H. G. Lemberg vom 28. März 1896, Z. 5735.)

Ueber Ansuchen des Nicolaus G. vom 8. August 1895, womit derselbe behauptete, infolge eines Eisenbahnunfalles sich eine körperliche Verletzung, sowie eine Krankheit zugezogen zu haben, bewilligte das L. G. Lemberg die Aufnahme des Beweises zum ewigen Gedächtnisse gegen das Eisenbahnärar durch zwei gerichtlich bestellte sachverständige Aerzte.

Das Gutachten der Sachverständigen ging dahin, dass G. infolge des erlittenen Unfalles an der rechten Hüfte contusionirt wurde, und infolge der durch den plötzlichen Schrecken verursachten psychischen Aufregung sich für schwer leidend und arbeitsunfähig hält, während dem objectiven Thatbestande nach keine Veranlassung dafür vorliegt, anzunehmen, dass seine Arbeitsunfähigkeit noch länger als ein Monat nach der Untersuchung (d. i. den 26. August 1895) andauern werde.

Beide Sachverständige gaben übereinstimmend zu Protokoll, dass es nöthig wäre, um jeden Zweifel darüber auszuschliessen, dass bei dem Untersuchten nicht ein neuritischer Zustand eintrete, denselben einer längeren Beobachtung im Krankenhause zu unterziehen, wo dann zweifellos constatirt werden könnte, ob und inwiefern die von dem G. behaupteten subjectiven Erscheinungen auf Wahrheit beruhen.

Ungeachtet dieses Gutachtens der Sachverständigen erklärte Nicolaus G. durch seinen Rechtsvertreter, dass er diese fortgesetzte Untersuchung zur Zeit nicht verlange.

Einige Monate später schritt G. mit Ansuchen de praes. 31. December 1895 beim L. G. als H. G. Lemberg um Ergänzung des Sachverständigenbeweises ein.

Das L. G. als H. G. Lemberg wies das Ansuchen in Ermangelung der im § 260 a. G. O. vorgeschriebenen Bedingungen mit der Begründung ab, dass, nachdem der Gesuchsteller gelegentlich der Vornahme des ursprünglichen Beweises die von den Sachverständigen als nöthig erklärte weitere Untersuchung nicht für genügend wichtig und dringend erachtete, nunmehr nach Verlauf einiger Monate umsoweniger ein Grund dafür vorliege, dieselbe ohne Verzug noch vor Beginn des Verfahrens nachzuholen.

Das O. L. G. Lemberg bestätigte die Entscheidung der ersten Instanz, weil der Beweis zum ewigen Gedächtnisse, welcher auf Grund des Ansuchens vom 8. August 1895 durchgeführt wurde, durch das L. G. Lemberg bewilligt und durchgeführt worden war, derselbe also, selbst dann, wenn dessen Ergänzung zulässig wäre, nicht durch das L. G. als H. G. Lemberg vervollständigt werden könne, an welches das Ansuchen de praes. 31. December 1895 gerichtet war.

Der O. G. H. hat den ausserordentlichen Revisionsrecurs bei Abgang der Voraussetzungen des Hofdecretes vom 15. Februar 1833, J. G. S. Nr. 2593, zurückzuweisen befunden, zumal das Gesuch de praes. 31. December 1895, Z. 74343, eine Ergänzung des bereits durch das L. G. Lemberg zugelassenen und aufgenommenen Beweises zum ewigen Gedächtnisse durch Sachverständige beim L. G. als H. G. Lemberg eingebracht wurde und es doch nicht angeht, dass nun die Ergänzung des Beweises durch ein anderes Gericht bewilligt und durchgeführt werde.

Nr. 31.

Meilengelder der Eisenbahnbediensteten sind als onerose Bezüge im Sinne des Gesetzes vom 29. April 1873, R. G. Bl. Nr. 68, kein Gegenstand der Executionsführung. Die Verwaltung einer Eisenbahn ist berechtigt, namens ihrer Bediensteten gegen eine executive Einweisung in die Bezüge der letzteren zu recuriren.

(Entscheidung des O. G. H. vom 16. Juli 1896, Z. 8127; Bestätigung der Entscheidung des O. L. G. Brünn vom 13. Mai 1896, Z. 3886, theilweise Aenderung des Erkenntnisses des städt.-deleg. B. G. Brünn vom 4. März 1896, Z. 7922.)

Frau Marie W. in B. ersuchte wegen einer ihr gegen den Packer Josef E. der N.-Bahn, auf Grund des rechtskräftigen Urtheiles vom 15. October 1893 zustehenden Forderung im Betrage von 8 fl. um die executive Einantwortung

und Erfolglassung eines Dritttheiles des gegnerischen Gehaltes. Das städt.-deleg. B. G. Brünn gab dem Klagebegehren Folge, und bewilligte bis zur gänzlichen Hereinbringung der obigen Forderung sammt 6 Procent Zinsen und Kosten, die executive Einantwortung und Erfolglassung des der Execution unterliegenden Theiles der Dienstbezüge des Josef E., welche derselbe als definitiv angestellter Packer der N.-Bahn aus der Stationscassa dieser Bahn in B. bezieht, bestehend aus Gehalt, Quartiergeld und Meilengelder, sofern dieselben zusammen den Betrag von jährlichen 800 fl. übersteigen.

Ueber Recurs der N.-Bahn hat das O. L. G. Brünn den Executionsbescheid des städt.-deleg. B. G. Brünn, insofern mit demselben auch die executive Einantwortung der Meilengelder bewilligt worden ist, welche Josef E. als Eisenbahnpacker bezieht, dahin abzuändern befunden, dass die Meilengelder aus den eingeantworteten Bezügen des Josef E. ausgeschieden werden. Der übrige Inhalt des angefochtenen Bescheides blieb unberührt.

Gründe:

Die aus Anlass des Recurses gepflogenen Erhebungen haben ergeben, dass die Meilengelder, welche die Packer der N.-Bahn beziehen, dazu bestimmt sind, die Auslagen, insbesondere die Zehrungskosten zu decken, welche ihnen durch die mit dem Dienste verbundene Abwesenheit vom Haushalte erwachsen.

Die Meilengelder sind daher als onerose Bezüge im Sinne des Schlusssatzes im § 4 des Gesetzes vom 29. April 1873, R. G. Bl. Nr. 68, anzusehen und als solche von den executiv eingeantworteten Bezügen des Josef E. abzuschlagen.

In dem von der Maria W. beim O. G. H. eingebrachten Revisionsrecurse wird unter anderem geltend gemacht, dass die Direction der N.-Bahn zum Recurse nicht legitimirt sei, der Recurs daher zurückzuweisen gewesen wäre.

Der O. G. H. bestätigte die Entscheidung des O. L. G. aus dessen Gründen und auch mit Rücksicht darauf, dass die N.-Bahn als Dienstgeberin ein rechtliches Interesse daran habe, dass deren Bedienstete als Executen mit ihren Dienstbezügen von den Gläubigern nicht weiter herangezogen werden, als das Gesetz dies gestattet; dieselbe war daher auch zum Recurse berechtigt.

Nr. 32.

Die unterlassene oder die irrige Berechnung eines Frachtzuschlages fällt nicht unter den Begriff einer unrichtigen Anwendung der Tarife oder eines Rechnungsfehlers bei der Festsetzung der Frachtgebühren im Sinne des § 61 B. R. — Frachtzuschläge, welche irrigerweise in den Frachtbrief nicht eingesetzt wurden, kann die Bahnverwaltung von dem die Fracht bezahlenden Empfänger nicht nachträglich einfordern.

(Entscheidung des O. G. H. vom 30. Juli 1896, Z. 8464; Abänderung des Urtheiles des O. L. G. Prag vom 2. Juni 1896, Z. 11463; Bestätigung des Urtheiles des K. G. Budweis als H. G. vom 21. April 1896, Z. 2913.)

Am 8. October 1891 wurde von Johann N. in O. ein Wagen Schnittholz im angeblichen Gewichte von 15.000 Kilogramm an die Firma Anton F. (Inhaberin Anna F.) in B. aufgegeben. Nachdem sich in O. eine Brückenwaage nicht befindet, wurde die bahnämtliche Nachwaage über Auftrag der Station O. in der Station Sch.-St. vollzogen und hierbei ein Nettogewicht von 18.750 Kilogramm erhoben. Da die Beladung das am Wagen vorgemerkte Ladegewicht von 15.000 Kilogramm um mehr als 5 Procent nicht übersteigen darf, so ergab sich eine Ueberlast von 3000 Kilogramm, für welche das Zehnfache des Frachtunterschiedes, somit ein nach dem Eisenbahntarife berechneter Betrag von 62 fl. 25 kr. zu entrichten ist (§ 58 B. R. vom 16. December 1892, R. G. Bl. Nr. 207). Diese Sendung wurde in B. am 9. October 1896 von der genannten Firma übernommen, und zwar gegen die Entrichtung der Frachtgebühr in dem auf dem Frachtbriefe vorgeschriebenen Betrage per 31 fl. 13 kr. Da aber die Frachtgebühr für die Beförderung von 15.750 Kilogramm von O. nach B. nur 26 fl. 15 kr., dann die Frachtgebühr für die Beförderung des Uebergewichtes von 3000 Kilogramm von O. nach Sch.-St. weitere 1 fl. 38 kr., zusammen also richtig nur 27 fl. 53 kr. beträgt, so lag eine von der Empfängerin geleistete Ueberzahlung von 3 fl. 60 kr. vor, nach deren Abschlag von dem für die Ueberlast von 3000 Kilogramm berechneten tarifmässigen Frachtzuschlage per 62 fl. 25 kr. sich noch eine unbezahlte Gebühr von 58 fl. 65 kr. ergab.

Nachdem die Firma F. die Bezahlung dieses restlichen Betrages verweigerte, klagte die St.-Bahn die genannte Firma auf Grund des § 78, Abs. 7 und 10, des § 61, Abs. 1, des § 67 und des § 66, Abs. 4 des B. R, dann auf Grund der Art. 406, 408, 412 H. G. B. auf Zahlung dieses Betrages.

Die Geklagte verweigerte die Zahlung, indem sie geltend machte:

1. Dass die klagende Bahnverwaltung nicht die passive Klagslegitimation im Sinne des § 53, Abs. 1 des B. R. besitze;

2. dass die Anna F. nicht Inhaberin der Firma Anton F. sei, und endlich,

3. dass die Forderung der Bahnverwaltung gemäss § 61, Abs. 4 des B. R. bereits verjährt sei.

Das Kr. G. Budweis als H. G. wies die Klage der Bahnverwaltung zur Gänze ab.

Gründe:

Die unter 3 angeführte Einwendung stellt sich als vollkommen gegründet heraus. Der bezogene § 61, Abs. 4 des B. R. bestimmt nämlich ausdrücklich: „Wurde der Tarif unrichtig angewendet oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Fracht und der Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten und zu diesem Zwecke dem Berechtigten thunlichst bald Nachricht zu geben. Ein derartiger Anspruch kann nur binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung an geltend gemacht werden."

Wie die Klägerin selbst zugiebt, und die von ihr producirte Frachtkarte de dato 8. October 1894 ausweist, musste man, wie dies insbesondere die auf dieser Karte gemachten Anmerkungen darthun, bei dem Einlangen des Holzes auf der Station B., also vor der Uebergabe der Sendung an die Geklagte, genaue Kenntniss davon haben, dass ein Uebergewicht von 3000 Kilogramm in der Station Sch.-St. constatirt worden ist, und dass also nach § 53, Abs. 7 und 10 des B. R. hiefür ein weiterer Frachtzuschlag zu bemessen und zu erheben war. Die Bahnverwaltung in B. hat jedoch von der Geklagten bei der Uebernahme des Holzes laut des derselben übergebenen Frachtbriefes bloss die Gebühr per 31 fl. 13 kr. eingehoben, und den Frachtzuschlag für das Uebergewicht damals offenbar aus Versehen nicht in Anschlag gebracht und auch nicht eingefordert.

Hieraus geht unzweifelhaft hervor, dass die Bahnverwaltung damals den Tarif aus Versehen unrichtig angewendet hat, und dass — da die Zahlung der damals verlangten Frachtgebühr per 31 fl. 13 kr. am 9. October 1894 erfolgt

ist, die vorstehende Klage jedoch erst am 25. October 1895 überreicht wurde — die eingeklagte Forderung gemäss der klaren Bestimmung des § 61, Abs. 4 des B. R. verjährt ist.

Es musste demnach die Klage aus diesem Grunde abgewiesen werden.

Die Einwendung der Geklagten ad 2 wird durch den von der Klägerin producirten Auszug aus dem hiergerichtlichen Handelsregister de dato 30. Juli 1895 widerlegt, da nach demselben dermalen die Geklagte Anna F. Inhaberin der Firma Anton F., Speditions- und Commissionsgeschäft in B. ist.

Die Einwendung der Geklagten ad 1 wegen Mangels der passiven Klagslegitimation ist unstichhältig, denn aus den Bestimmungen des § 61, Abs. 1, der §§ 67, 66, Abs. 4 des B. R., und der Art. 406, 408 und 412 des H. G. B. geht zweifellos hervor:

a) dass die Frachtgelder, falls sie nicht bei der Aufgabe des Gutes berichtigt werden, als an den Empfänger angewiesen gelten;

b) dass durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes der Empfänger verpflichtet ist, dem Frachtführer nach Maassgabe des Frachtbriefes Zahlung zu leisten.

Ist also auch, wie es hier der Fall ist, der Tarif unrichtig angewendet worden, so war in erster Linie immer nur der Empfänger des Gutes nach den citirten Gesetzesbestimmungen der zur Nachzahlung Verpflichtete.

Die Bestimmung des § 53, Abs. 1 des B. R., welcher bestimmt, dass der Aufgeber oder Absender für alle Folgen haftet, welche aus in den Frachtbrief aufgenommenen unrichtigen Angaben entstehen, steht dem nicht entgegen, denn diese Bestimmung regelt nur die Regressrechte gegenüber dem Absender und ändert nichts an den oben sub *a* und *b* angeführten gesetzlichen Bestimmungen, welche die Zahlung der Frachtgebühr für den Fall der Ueberweisung dieser Gebühren an den Empfänger betreffen.

Es kann jedoch im vorliegenden Falle nicht unterlassen werden, hervorzuheben, dass die Geklagte, und zwar mit Grund darauf verwiesen hat, dass die Unterlassung der richtigen Anwendung des Tarifes bei Ausfolgung der Sendung ein schwerwiegendes Versehen der Bahnverwaltung gegenüber der Geklagten bildet, weil letztere im Falle der richtigen Tarifirung die Annahme der Sendung verweigern konnte, um

sich dem Absender gegenüber vor allfälligem Schaden zu bewahren, was ihr eben durch das Versehen der Bahnverwaltung unmöglich gemacht wurde.

Der Spruch bezüglich der Kosten beruht auf § 24 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69.

Ueber Appellation des klägerischen Theiles änderte das O. L. G. Prag das erstrichterliche Urtheil ab und erkannte, dass die Geklagte Anna F. schuldig sei, den mit 62 fl. 25 kr. berechneten Frachtzuschlag nach Abrechnung des der Geklagten zugute kommenden Betrages per 3 fl. 60 kr., somit also 58 fl. 65 kr. sammt 6 Procent Verzugszinsen, berechnet vom 9. October 1894, als dem Tage des Bezuges der Sendung durch die Geklagte, bis zur Zahlung der St.-Bahn zu bezahlen und der Klägerin die Gerichtskosten für die erste und zweite Instanz zu vergüten.

Gründe:

Die von der Geklagten gegen die Klage erhobene Einwendung des Abganges der passiven Klagslegitimation, sowie auch der Einwand, dass sie nicht Inhaberin der Firma Anton F. sei, hat das angefochtene Urtheil bereits widerlegt, und genügt es, diesbezüglich bloss auf die Ausführungen der Entscheidungsgründe erster Instanz hinzuweisen.

Der Anschauung der ersten Instanz aber, dass im Sinne des § 61, Abs. 4 des B. R. vom 10. December 1892, R. G. Bl. Nr. 207, die Verjährung des Klaganspruches eingetreten sei, kann nicht beigepflichtet werden. Denn diese in die Urtheilsgründe im Wortlaute aufgenommene Bestimmung normirt eine von den sonst bestehenden allgemeinen gesetzlichen Anordnungen abweichende besondere, im Interesse der Sicherheit der Verkehrsverhältnisse erlassene Ausnahme. Dieselbe muss als Ausnahmsgesetz auch auf die darin erwähnten Fälle strenge eingeschränkt, und darf daher nicht auf andere Fälle ausgedehnt werden.

Die Geltendmachung der hierin erwähnten Ansprüche ist nun aber ausdrücklich auf eine Jahresfrist vom Tage der Zahlung der Gebühren bloss in den zwei Fällen beschränkt, wenn

1. der Tarif unrichtig angewendet wurde, oder
2. Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Fracht und der Gebühren vorgekommen sind.

Dem bei Berechnung der Gebühren vorgekommenen Rechnungsverstosse wurde durch Vorschreibung des Betrages

per 3 fl. 60 kr. zur Rückerstattung an die Geklagte, beziehungsweise durch Kürzung des Klagsbetrages um 3 fl. 60 kr. Rechnung getragen, und handelt es sich einzig und allein nur noch um die Frage, ob im vorliegenden Processe von einer unrichtigen Anwendung des Tarifes die Rede sein könne.

Schon nach dem allgemeinen Sprachgebrauche (§ 6 a. b. G. B.) kann von einer unrichtigen Anwendung des Tarifes nur dann die Rede sein, wenn die für die Beförderung der Fracht vorgeschriebenen Gebühren nach dem Tarife unrichtig bemessen worden sind, was vorliegend nicht zutrifft, wobei der Berechnung der Frachtgebühr nicht eine andere Tarifpost, wohl aber die Bestimmung des § 53, Abs. 7 und 10 des citirten B. R. zu Grunde zu legen ist.

Hierzu kommt aber noch, dass im concreten Falle die Declaration des Frachtgutes durch den Aufgeber J. N. wohl der Beschaffenheit. nicht aber der Menge nach eine richtige war, demzufolge auch die Frachtgebühr zwar dem Tarife gemäss, jedoch dem Gewichte nach unrichtig, nämlich ohne Rücksicht auf das Uebergewicht per 3000 Kilogramm bemessen wurde, ein Fall, den der § 61, Abs. 4 des B. R. gar nicht im Auge hat, da er — und zwar im Gegensatze zu § 53 des B. R., der die Unrichtigkeit der Angaben im Frachtbriefe behandelt — bei richtiger Declaration des Frachtgutes sowohl nach Beschaffenheit als Menge, die Anwendung einer unrichtigen, also auf das concrete Frachtgut nicht anwendbaren Tarifpost oder einen Rechnungsverstoss überhaupt voraussetzt.

Ist aber die Anordnung des § 61, Abs. 4 des B. R. nicht anwendbar, dann ist aber auch der Klagsanspruch nicht verjährt, und muss deshalb unter Abänderung des die Klage wegen angeblicher Verjährung abweisenden Urtheiles auf Zahlung des eingeklagten Betrages durch die Geklagte erkannt werden.

Der Ausspruch über die Kosten der ersten und zweiten Instanz gründet sich auf die §§ 24 und 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69.

Der O. G. H. verwarf die obergerichtliche Entscheidung, stellte das erstrichterliche Urtheil wieder her und erkannte, dass die klagende Bahnverwaltung die Kosten der Appellationsbeschwerde selbst zu tragen habe, und gehalten sei, die Kosten der Revisionsbeschwerde binnen 8 Tagen bei sonstiger Execution zu bezahlen.

Gründe:

Die Frage, ob die Geklagte zur Zahlung des eingeklagten Betrages verpflichtet ist, muss im vorliegenden Falle verneint werden, da nach § 53 des B. R. der Absender für die Richtigkeit der im Frachtbriefe aufgenommenen Angaben haftet, und alle Folgen trägt, welche aus unrichtigen Erklärungen entspringen; dass aber die Geklagte bei Annahme der Sendung wusste, es habe seitens des J. N. eine unrichtige Declaration stattgefunden, wurde von der Klagsseite nicht behauptet.

Wenn nun auch nach § 61, Z. 1 des B. R. die Frachtgelder als an die Geklagte angewiesen zu gelten haben, so war selbe nach § 67 des B. R., welcher mit dem Art. 406 des H. G. B. übereinstimmt, nur die in dem Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge zu zahlen verpflichtet, zu denen aber der eingeklagte Betrag nicht gehört.

Die Klagseite verwahrt sich gegen die Subsumption ihres Anspruches unter den Abs. 4 des § 61 des B. R. Ist dies aber der Fall, dann kann sie ihren Klagsanspruch gegen die Geklagte mit Erfolg auch nicht erheben. Nachdem dieser Betrag in den Frachtbrief nicht aufgenommen war und die Geklagte als Empfängerin nach § 67 des B. R. verpflichtet ist, lediglich die im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge zu bezahlen, musste das obergerichtliche Urtheil abgeändert und die erstrichterliche Entscheidung wieder hergestellt werden.

Der Ausspruch über die Kosten gründet sich auf die Bestimmung der §§ 24 und 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69.

Nr. 33.

Competenz der Handelsgerichte zur Rechtsprechung über Klagen gegen das Eisenbahnärar aus dem Frachtgeschäfte.

(Entscheidung des O. G. H. vom 9. September 1896, Z. 10361; Bestätigung der Entscheidung des Urtheiles des O. L. G. Prag vom 23. Juni 1896, Z. 14110; Aufhebung des Beschlusses des H. G. Prag vom 18. Mai 1896, Z. 16749.)

Wenzel K. belangte das Eisenbahnärar vor dem H. G. als Bagatellgericht Prag auf Rückerstattung einer zu viel bezahlten Frachtgebühr von 2 fl. 37 kr. sammt Nebengebühren.

Das geklagte Aerar wendete durch die niederösterreichische Finanzprocuratur die Unzuständigkeit des Gerichtes ein.

Das H. G. Prag gab der Einwendung statt und wies die Klage ab, da es sich zwar um ein im Art. 272, Abs. 3 des H. G. B. angeführtes Geschäft handelt, der Streit jedoch nach § 38, Abs. 2 des Einführungsgesetzes zum H. G. und § 2 des Gesetzes vom 27. April 1873, R. G. Bl. Nr. 66, der handelsgerichtlichen Rechtsprechung nur dann unterliegen würde, wenn der Geklagte im Handelsregister eingetragen wäre, was im gegebenen Falle nicht zutrifft.

Das O. L. G. Prag hat über Appellation des Klägers die Entscheidung der ersten Instanz aufgehoben und dem H. G. Prag aufgetragen, mit Absehen von der vermeintlichen Unzuständigkeit das Verfahren fortzusetzen.

Gründe:

Die Klage stützt sich auf einen Frachtvertrag, somit auf ein im Art. 272, Abs. 3 des H. G. B. angeführtes relatives Handelsgeschäft und unterliegt sonach gemäss § 38, Abs. 2 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetze der Rechtsprechung des H. G. Wenn auch der geklagte Staat als Eisenbahnunternehmer und Frachtführer nicht im Handelsregister eingetragen ist, kann sich die Austragung der Rechtssache der Judicatur des Causalgerichtes nicht entziehen, weil — wenn das Unternehmen nicht in Staats-, sondern in Privathänden wäre — die Eintragung in das Handelsregister erfolgt sein müsste, wie überhaupt die Privatbahnen in demselben eingetragen sind, die Staatsunternehmung einer solchen Verpflichtung aber nach § 8 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetze nur deshalb nicht unterliegt, weil bisher in dieser Beziehung im Verordnungswege nichts bestimmt wurde.

Nach § 3 des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, sind alle Streitfragen, welche wegen Schadenersatzes bei Verletzung von Personen beim Eisenbahnbetriebe erhoben werden, den H. G. zugewiesen, woraus zu folgern ist, dass in diesem Sinne die Handelsgeschäfte der Staatsunternehmung viel eher der Rechtsprechung der H. G. und nicht der ordentlichen Gerichte unterliegen.

Es war sonach das angefochtene Erkenntniss aufzuheben und die weitere Verhandlung ohne Rücksicht auf die Competenzfrage anzuordnen.

Der O. G. H. hat den Revisionsrecurs des Aerars gegen die obergerichtliche Entscheidung abgewiesen, und zwar mit der Begründung, dass, wenn schon gegen die über eine Nulli-

tätsbeschwerde ergangene obergerichtliche Entscheidung gemäss § 51 des Bagatellverfahrens ein Rechtsmittel nicht stattfindet, dies umsomehr gelten muss bei der über einen blossen Beschluss des Bagatellgerichtes ergangenen obergerichtlichen Entscheidung.

Nr. 34.

I. Für die Frage der Herstellung einer Eisenbahnzufahrtsstrasse ist es ohne Bedeutung, ob die in Betracht kommende Aufnahmsstelle dem Gesammtverkehre dient oder bloss als Personenhaltestelle errichtet worden ist. 2. Ueber die Frage der Nothwendigkeit der Herstellung einer Eisenbahnzufahrtsstrasse entscheidet die zuständige Behörde nach freiem Ermessen. 3. Eine Vereinbarung der Parteien kann eine gesetzlich auferlegte Verpflichtung nicht berühren und berechtigt den von der Leistung Entlasteten nur, seine Rechtsansprüche gegenüber dem anderen Compaciscenten auf dem competenten Wege geltend zu machen.

(Entscheidung des V. G. H. vom 17. September 1896, Z. 5053.)

Die Frage der Herstellung einer Zufahrtsstrasse zu der Station „Klagenfurt Staatsbahn" an der Flügelbahn Klagenfurt-Glandorf der ehemaligen Kronprinz Rudolf- nunmehr Staatsbahn kam in Verhandlung, nachdem der schon bei der Anlage der genannten Flügelbahn erbaute, seitdem aber als Verkehrsstation nicht benützte Bahnhof über Ansuchen der Stadtgemeinde Klagenfurt im Jahre 1891 als Station für den Personenverkehr — Haltestelle — eingerichtet worden war. Der kärntnerische Landesausschuss traf diesbezüglich im Einvernehmen mit der Landesregierung die Entscheidung, dass die Herstellung einer Eisenbahnzufahrtsstrasse von der Völkermarkter Reichsstrasse bis zu dem Plateau vor dem Aufnahmsgebäude der besagten Haltestelle nothwendig sei und zog die österreichischen Staatsbahnen mit einem Drittheile der Herstellungs- und Erhaltungskosten in Concurrenz. Gegen diese Entscheidung führte die niederösterreichische Finanzprocuratur vor dem V. G. H. Beschwerde, welche jedoch nicht gegen die Höhe des den Staatsbahnen auferlegten Concurrenzbeitrages, sondern nur gegen die Herstellung der fraglichen Strasse als Eisenbahnzufahrtsstrasse überhaupt sich richtete.

In dieser letzteren Richtung wurde die Gesetzmässigkeit der angefochtenen Entscheidung von der Beschwerde in erster Linie mit der Einwendung bestritten, dass die Haltestelle „Klagenfurt Staatsbahn" nur als Personenhaltestelle errichtet worden und der Eilgut-, sowie der Frachtenverkehr auf derselben ausgeschlossen sei, auf blosse Personenhaltestellen aber die Eisenbahnzufahrtsstrassengesetze keine Anwendung finden.

Die Beschwerde wurde als unbegründet abgewiesen.

Gründe:

Der V. G. H. konnte die Anschauung der Beschwerde, insoweit es sich vorliegendenfalls um das kärntnerische Eisenbahnzufahrtsstrassengesetz vom 7. August 1881, L. G. Bl. Nr. 22, handelt, nicht als richtig erkennen, denn weder der Wortlaut, noch die Absicht dieses Gesetzes deuten darauf hin, dass dasselbe nur für Strassen Geltung habe, welche zu Bahnhöfen oder Stationen führen, an denen der volle Personen- und Frachtenverkehr der Eisenbahnen stattfindet.

Der § 1 des bezogenen Gesetzes erklärt nämlich als Eisenbahnzufahrtsstrassen jene öffentlichen Strassen, welche die Verbindung der Bahnhöfe und Aufnahmsstationen mit dem nächst gelegenen Fahrwege oder mit dem Gebiete der nächst gelegenen Städte, Märkte oder Ortschaften vermitteln. Auch im weiteren Texte des Gesetzes, sowie in seiner Ueberschrift werden nur die Ausdrücke „Bahnhöfe" und „Aufnahmsstationen" gebraucht ohne irgend welche beschränkende Beifügung in Hinsicht auf die Gattung und den Umfang des auf den Stationen stattfindenden Verkehres. Als „Aufnahmsstation" muss aber nach der natürlichen Bedeutung des Wortes jede örtliche Stelle einer Eisenbahn angesehen werden, welche zur Aufnahme von Personen oder von Frachten eingerichtet ist und benützt wird. Einer Einschränkung des Begriffes „Aufnahmsstation" auf solche Stationen, an welchen sowohl die Personen- als auch die Frachtenaufnahme stattfindet, steht aber nicht bloss die natürliche Bedeutung des Wortes, sondern auch die Absicht des Gesetzes entgegen, welches die Herstellung und Erhaltung der zu den Bahnhöfen und Stationen der Eisenbahn führenden Strassen von den allgemeinen Bestimmungen der Strassengesetze ausnimmt und einer besonderen Concurrenz des Landes, der Eisenbahn und der Gemeinde mit etwaigen Privatinteressenten überweist, offenbar zu dem Zwecke, die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehres auf diesen Strassen sicherzustellen und diejenigen Factoren zur Kostentragung heranzuziehen, in deren Interesse eine gute und gesicherte Communication zur Eisenbahn gelegen ist. Dass aber dieselben Rücksichten je nach den Umständen des Falles auch bei der Communication zu einer Haltestelle, das ist zu einer Station, an welcher nur die Personenaufnahme mit Ausschluss des Frachtenverkehres stattfindet, obwalten

können, ist gewiss, da ja ein bedeutender Personenverkehr eine sichere und leichte Zufahrt nicht minder bedingt, als der Frachtenverkehr, und bezüglich der Sorge für den Personenverkehr dieselben Gründe der besonderen Concurrenz des Landes, der Eisenbahn und der Gemeinden platzgreifen, wie für den Frachtenverkehr.

Wenn nun aber dem Gesagten zufolge der Umstand, dass die Station „Klagenfurt Staatsbahn" nur als Haltestelle errichtet wurde und an derselben bloss die Personenaufnahme mit Ausschluss des Frachtenverkehres stattfindet, der Anwendung des Gesetzes vom 7. August 1881, L. G. Bl. Nr. 22, nicht entgegensteht, so darf hieraus, beziehungsweise aus der Rechtsanschauung, dass das eben bezogene Gesetz unter dem Ausdrucke „Aufnahmsstationen" auch die Personenhaltestellen begreift, keineswegs — wie die Beschwerde zu argumentiren scheint — gefolgert werden, dass zu jeder als Haltestelle zur Personenaufnahme eingerichteten Eisenbahnstation eine Zufahrtsstrasse im Sinne des bezogenen Gesetzes hergestellt werden müsse; denn über die Nothwendigkeit der Herstellung einer neuen, sowie der Adaptirung einer bestehenden Strasse als Eisenbahnzufahrtsstrasse entscheidet gemäss § 3 leg. cit. der Landesausschuss im Einvernehmen mit der Landesregierung nach freiem Ermessen. Diesen Behörden steht daher auch die Entscheidung nach freiem Ermessen zu, ob mit Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse des concreten Falles und auf die Bedeutung des Verkehres die Herstellung einer Eisenbahnzufahrtsstrasse zu einer als Haltestelle bloss für den Personenverkehr eingerichteten Station nothwendig ist, weshalb auch die angefochtene Entscheidung, insoweit mit derselben die Nothwendigkeit der Herstellung der in Rede stehenden Eisenbahnzufahrtsstrasse ausgesprochen wurde, der Ueberprüfung durch den V. G. H. gemäss § 3, lit. *e* des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, nicht unterliegt.

Auch die weitere Einwendung der Beschwerde, dass den österreichischen Staatsbahnen aus der Errichtung der Haltestelle „Klagenfurt Staatsbahn" vertragsmässig keine Belastung erwachsen könne, weil die Stadtgemeinde Klagenfurt bei der bezüglichen Verhandlung sich verpflichtet habe, die neu anzulegenden Zugänge zu der Haltestelle auf eigene Kosten zu erhalten, fand der Gerichtshof haltlos.

Denn die durch die Annahme der allgemeinen Bedingungen für die Errichtung von Personenhaltestellen auf den

Linien der Staatsbahnen seitens der Stadtgemeinde Klagenfurt eingegangene, bei der Verhandlung am 12. Juni 1894 von den Vertretern der Staatsbahnen nicht geltend gemachte Verpflichtung durfte, auch wenn derselben die von der Beschwerde behauptete, auch auf die Zufahrtsstrassen ausgedehnte Bedeutung zuerkannt würde, bei der auf Grund des Gesetzes vom 7. August 1881 gefällten Entscheidung über die Nothwendigkeit der fraglichen Zufahrtsstrasse und die Concurrenzbeiträge für dieselbe nicht berücksichtigt werden, weil die durch das Gesetz auferlegte Verpflichtung durch eine Vereinbarung der Parteien gegenüber der Behörde nicht alterirt werden kann und der Partei nur freigestellt bleibt, ihre Rechtsansprüche aus einer solchen Vereinbarung gegenüber dem anderen Compaciscenten auf dem competenten Wege geltend zu machen.

Diesen Erwägungen zufolge musste die Beschwerde als unbegründet abgewiesen werden.

Nr. 35.

Die seitens des Eisenbahnministeriums bei Ertheilung der Baubewilligung für eine Eisenbahnhaltestelle getroffene Verfügung, dass die Ministerialentscheidung über einen erhobenen Parteianspruch nachfolgen werde, enthält keine die Rechte der Partei in irgend welcher Richtung tangirende Disposition und eignet sich daher nicht zur Beschwerdeführung vor dem V. G. H.

(Entscheidung des V. G. H. vom 21. September 1896, Z. 4099.)

Der V. G. H. hat die am 10. Juli 1896 eingebrachte Beschwerde der Stadtgemeinde Wien gegen die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. April 1896, Z. 3183, betreffend die Baubewilligung für die Haltestelle „Braunschweiggasse" der Wiener Stadtbahn, nach §§ 5 und 21 des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, ohne weiteres Verfahren zurückgewiesen, weil die allein angefochtene Verfügung der in Beschwerde gezogenen Entscheidung, „dass hinsichtlich der von der Gemeinde Wien erhobenen Forderung, betreffend die Erhöhung der bahnseitigen Stützmauern der Quaistrasse auf Kosten des Bahnunternehmers über Verlangen der Gemeinde, die Ministerialentscheidung nachfolgen werde", eine die Rechte der Commune in irgend welcher Richtung tangirende Disposition nicht enthält, vielmehr die administrative Entscheidung über den erhobenen Anspruch ausdrücklich vorbehält und in Aussicht

stellt, weil daher die Beschwerde, da der Streitpunkt administrativ nicht ausgetragen ist, sich als unzulässig darstellt.

Nr. 36.

Verletzungen, welche sich ein Bahnbediensteter beim Heben von Schienen oder beim Schieben eines beladenen Bahnwagens und Herauswerfen desselben aus dem Geleise zuzieht, fallen nicht unter das Haftpflichtgesetz. Der von einem Streckenvorstand aufgenommene Bahnarbeiter kann Ansprüche aus dem Dienstverhältnisse gegen die Bahnunternehmung als solche geltend machen.

(Entscheidung des O. L. G. Prag vom 22. September 1896, Z. 14637/20037; Bestätigung der Entscheidung des H. G. Prag vom 18. Mai 1895, Z. 24939.)

Der bei der B.-Bahn in Diensten gestandene Visierer und Oberbauarbeiter A. Th. hatte sich in Ausübung seines Dienstes vor etwa zwölf Jahren eine unheilbare innere Verletzung zugezogen. Der Genannte war damit beschäftigt, schwere Schienenstücke zu heben, musste sodann einen beladenen Bahnwagen schieben und aus dem Geleise werfen, als er plötzlich in der linken Leistengegend einen heftigen Schmerz verspürte. Der zu Rathe gezogene Bahnartz O. stellte einen linksseitigen Leistenbruch fest, und verordnete das Tragen eines Bruchbandes, was A. Th. auch befolgte. Nichtsdestoweniger verheilte der Leistenbruch jedoch nicht, vielmehr wurde Th. infolge des Bruchleidens schwächlich und kränklich, musste längere Zeit im Spitale liegen, und wurde sodann als unheilbar aus dem Spitale entlassen. Wegen der mit dem Leiden verbundenen Dienstuntauglichkeit erfolgte sodann auch die Entlassung aus den Diensten der B.-Bahn gegen eine Abfertigung von 100 fl. Th. bezeichnete dieselbe als zu gering und klagte die genannte Bahnverwaltung auf Gewährung einer jährlichen Rente, beziehungsweise Pension im Betrage von 250 fl., auf Zahlung der bereits fälligen Rente von 250 fl. sammt 6 Procent Verzugszinsen vom Tage der Klageüberreichung, beziehungsweise auf Leistung einer einmaligen Abfertigung im Betrage von 1000 fl. nebst 6 Procent Verzugszinsen vom Tage der Klageeinbringung.

Kläger giebt ferner an, er sei am 1. October 1854 vom Ingenieur L. als Visierer aufgenommen und durch sieben Jahre auf der Strecke bei K. verwendet worden.

Im Jahre 1861 sei er als Visierer und Oberbauarbeiter zum Bahnbaue nach Kl., wo er durch sieben Jahre Dienste leistete, hierauf zum Bahnbaue auf die Strecke W.-L. versetzt

worden, wo er sechs Jahre Dienste als Visierer und Oberbauarbeiter leistete.

Von der Strecke W.-L. sei er endlich nach Pr. versetzt worden, wo er bis zu seiner Entlassung, am 5. Februar 1894, in den Diensten der geklagten Eisenbahn blieb.

Vom 1. October 1854 bis zum Tage seiner Entlassung sei er überdies Mitglied des Krankenunterstützungsinstitutes für Bedienstete und Arbeiter der B.-Bahn gewesen.

Das H. G. Prag wies das Klagebegehren ab und verurtheilte den Kläger zum Ersatze der Kosten an die geklagte Verwaltung.

Gründe:

Der Kläger gründet seine Ansprüche auf zwei Rechtstitel, und zwar einmal auf die §§ 7 und 10 der Statuten des Krankenunterstützungsinstitutes für Bedienstete und Arbeiter der geklagten Bahn und dann auf das Haftgesetz vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27.

Die geklagte Bahn bestreitet alle Angaben des Klägers, ausgenommen den Umstand, dass der Kläger vom 1. September 1873 bis 5. Februar 1894 beim Streckenvorstande am S.-Bahnhofe in Pr. in Arbeit stand und durch diese Zeit Mitglied des bestandenen Krankenunterstützungsinstitutes bis 1. Juli 1889 und bis 4. Februar 1894 der bestehenden Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter der geklagten Bahn war, und dass er von letzterer aus dem Unterstützungsfonds Unterstützungen zu 30 fl., 20 fl. und 50 fl., also 100 fl. ausbezahlt erhielt.

Die geklagte Bahn erhebt vor allem die Einwendung der Unzuständigkeit des H. G. und der Unzulässigkeit des Summarverfahrens, weil es sich nicht um eine Ereignung im Sinne des vorcitirten Haftgesetzes handle.

Allein nach der Klage wird ein Anspruch auf Grund jenes Gesetzes erhoben und es kann erst durch die meritorische Beurtheilung des Sachverhaltes entschieden werden, ob jener geltend gemachte Anspruch besteht oder nicht, und kommt diese Entscheidung nach jenem Gesetze nur dem H. G. zu, welches jeweilig das summarische Verfahren einzuleiten hat.

Es ist demnach sowohl die Einwendung der Unzuständigkeit als auch die der Unzulässigkeit des Summarverfahrens, welch letztere übrigens erst im Rechtsmittelverfahren geltend gemacht werden kann, unbegründet, und musste erstere verworfen werden.

In merito bestreitet die Geklagte die passive Legitimation des Klägers, indem sie behauptet, derselbe sei nicht bei ihr, sondern beim jeweiligen Streckenvorstande in Arbeit gestanden, dem die Aufnahme, Entlohnung und Entlassung der Hilfsarbeiter zustehe, und zwar ohne Ingerenz der Gesellschaft, welche bloss dem ersteren den Betrag der Löhne zur Verfügung stellt. Allein auch diese Einwendung ist unbegründet, weil der Streckenvorstand, indem er einen Arbeiter nicht für seine Privatdienste, sondern für Arbeiten auf der Bahn aufnimmt, für dieselbe als Mandatar der letzteren anzusehen ist, dessen inneres Verhältniss zur Bahn ganz irrelevant ist, und demnach letztere durch ihn berechtigt, beziehungsweise obligirt wird.

Nunmehr ist zu untersuchen, ob, wenn der vom Kläger angeführte Sachverhalt wahr wäre, die Ansprüche des Klägers auf Grund der beiden angeführten Rechtstitel begründet wären.

Nachdem, wie auch von der Geklagten zugestanden ist, der Kläger Mitglied des bestandenen Krankenunterstützungsinstitutes für Bedienstete und Arbeiter der geklagten Bahn war, demnach bei letzterer in Arbeit stand und laut des Gutachtens der Sachverständigen mit einem linksseitigen Leistenbruche behaftet ist, welchen er sich in der eingangs bezeichneten Weise, und zwar zu einer Zeit, als er noch bei der Geklagten in Arbeit stand, zugezogen haben soll, so wären allerdings die Bestimmungen der Statuten jenes Institutes, nämlich die §§ 7 und 10 derselben, für den Anspruch auf Abfertigung maassgebend. Nach § 10 aber ist ein arbeitsunfähig gewordenes Mitglied jenes Institutes mit einer Abfertigung zu betheilen, welche von der Generaldirection der Bahn über Antrag des Verwaltungsausschusses bestimmt wird, und zwar nach § 16 unter Ausschluss eines jeden weiteren Rechtsverfahrens.

Statutenmässig ist also die Höhe der Abfertigung in das Arbitrium der Generaldirection gelegt und kann demnach vom Gerichte nicht bestimmt werden.

Es ist demnach das Klagebegehren, insofern es sich auf jene Statuten gründet, unbegründet.

Ueberdies besteht dieses Institut infolge des Gesetzes vom 30. März 1888, R. G. Bl. Nr. 33, § 52, nicht mehr und es müsste der Kläger die an Stelle des Institutes getretene Krankencasse klagen, weil nach diesem Gesetze nur diese berechtigt, beziehungsweise verpflichtet wird.

Was die Gründung der Klage auf das Haftgesetz vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, betrifft, so ist zu prüfen, ob eine Ereignung vorliegt, durch welche die körperliche Verletzung des Klägers herbeigeführt wurde. Als eine solche Ereignung bezeichnet der Kläger das ihm angeblich aufgetragene Heben von Schienen und den Umstand, dass er einen beladenen Bahnwagen schieben und aus den Schienen werfen musste.

Allein laut Gutachtens der Sachverständigen gehören jene Thätigkeiten zu den regelmässigen bei der Bahn und es kann demnach jenes Heben, Schieben und Werfen nicht als eine Ereignung im Sinne des Gesetzes angesehen werden, es muss vielmehr die angebliche Zuziehung des Bruches des Klägers hierbei dem Zufalle und nach dem Gutachten der Sachverständigen der Disposition des Klägers zum Leistenbruche zugeschrieben werden. Es kann demnach von einem nach dem Gesetze vermutheten oder einem wirklichen Verschulden der geklagten Eisenbahn keine Rede sein, und kann der Kläger seinen Anspruch weder auf das Haftgesetz noch auf die allgemeinen Bestimmungen über den Schadenersatz gründen.

Das Klagebegehren erscheint demnach unbegründet und es musste die Klage abgewiesen werden.

Es entfallen demnach die von der Geklagten erhobenen Einwendungen der Verjährung und Plurispetitio bezüglich der Verzugszinsen. Der Ausspruch über die Processkosten gründet sich im § 24 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. B. Nr. 69.

Das O. L. G. bestätigte das erstrichterliche Urtheil.

Gründe:

Der die Competenzfrage betreffende Ausspruch des erstrichterlichen Urtheilsabsatzes wurde nicht in Beschwerde gezogen, weshalb derselbe nach § 258 a. G. O. unberührt bleibt.

Belangend den in Beschwerde gezogenen Ausspruch der ersten Instanz in der Sache selbst, so ist die Abweisung des Klagebegehrens durch die im Wesentlichen richtigen und durch die Ausführungen der Appellationsbeschwerde nicht widerlegten erstrichterlichen Gründe, auf welche sich hier bezogen wird, gerechtfertigt.

Der Hinweis der Appellationsbeschwerde auf die Vorschrift des § 904 a. b. G. B. und die hieraus gezogene

Schlussfolgerung ist unzutreffend, weil es sich hier keineswegs um die Festsetzung des Zeitpunktes der Erfüllung eines Vertrages handelt. Ebenso unzutreffend ist die Berufung auf die Vorschrift des § 937 a. b. G. B., weil die im § 16 der Statuten des Krankenunterstützungsinstitutes für die Bediensteten und Arbeiter der B.-Bahn normirte Ausschliessung jedes weiteren Rechtsverfahrens gegen die Entscheidung des Verwaltungsrathes doch gewiss nicht einer Verzichtleistung auf eine Einwendung gleichzuhalten ist. Es kann aber weiter auch nicht mit Grund in Abrede gestellt werden, dass das Heben von Schienen, das Schieben eines beladenen Bahnwagens und das Herauswerfen desselben aus den Schienen, durch welche Arbeiten angeblich die körperliche Verletzung des Klägers herbeigeführt wurde, wenn damit auch die Ermöglichung des Eisenbahnverkehres bezweckt wurde, doch mit dem letzteren in keinem Zusammenhange steht, und es liegt daher in diesem Falle eine Ereignung „im Verkehre" im Sinne des § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, nicht vor. Ebenso wenig ist dargethan, dass durch Unterlassung welcher Obsorge und seitens welcher Person, deren sich die Geklagte zur Ausübung des Eisenbahnbetriebes bediente, die Ereignung, welche die körperliche Verletzung des Klägers zur Folge gehabt haben soll, verursacht worden ist, vielmehr lassen die eigenen Angaben des Klägers keinen Zweifel darüber, dass er selbst durch eigenes Handeln seine Verletzung herbeigeführt habe. Hieraus folgt, dass in diesem Falle die Vermuthung eines Verschuldens der geklagten Bahngesellschaft nach der Ausnahmsbestimmung des bezogenen Gesetzes nicht platzgreift, und dass deren Verantwortlichkeit für die Verletzung des Klägers, daher nur nach dem 30. Hauptstücke des II. Theiles a. b. G. B. zu beurtheilen ist.

Diesen hier maassgebenden Bestimmungen zufolge hätte der Kläger zur Begründung seines Anspruches das Verschulden der belangten Bahn zur Entkräftung der Vermuthung des § 1296 a. b. G. B. erweisen müssen.

Ein derartiges die Ersatzpflicht der Geklagten begründendes Verschulden dieser letzteren hat der Kläger nicht erwiesen und musste sohin das im abweislichen Sinne ergangene Urtheil erster Instanz bestätigt werden.

Der Ausspruch über die Appellationskosten gründet sich im § 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69.

Nr. 37.

Die Constatirung des Zustandes, in welchem sich die bei einem Bahnunfalle verletzte Person nach demselben befunden habe, durch die behandelnden Aerzte ist kein Gegenstand des Sachverständigenbeweises im Sinne des § 260, lit. *a*, und § 266 galiz. G. O., sondern des Zeugenbeweises zum ewigen Gedächtnisse, und setzt demnach die Zulassung desselben den Nachweis voraus, dass mit Grund der Verlust eines für den Hauptprocess wichtigen Zeugen zu befürchten ist.

(Entscheidung des O. G. H. vom 23. September 1896, Z. 10162; Bestätigung der gleichlautenden Entscheidungen des O. L. G. Krakau vom 5. Mai 1896, Z. 6329, und des L. G. Krakau vom 21. Februar 1896, Z. 6301.)

Jakob K. hatte beim L. G. Krakau um Beweisaufnahme zum ewigen Gedächtnisse über seinen Gesundheitszustand angesucht, indem er geltend machte, dass er am 8. Mai 1895 in der Station R. einen Unfall erlitten und infolge desselben sich eine schwere Krankheit zugezogen habe. Das L. G. Krakau bewilligte das Ansuchen. Die Sachverständigen gaben das Gutachten dahin ab, dass die Vermuthung für eine Simulation der Krankheit spreche, dass übrigens ein bestimmtes Gutachten erst nach Einvernahme der Zeugen Dr. Z., Dr. S., Dr. R. und Dr. P. möglich wäre, welche den Gesuchsteller behandelt haben.

Daraufhin suchte R. um Vernehmung der erwähnten Zeugen bezüglich des Umstandes, welche Krankheitsveränderungen sich bei R. nach dem am 8. Mai 1895 erlittenen Unfalle vorgefunden haben und sohin um Aufforderung der Sachverständigen nach Vernehmung der Zeugen ein decidirtes Gutachten abzugeben, an.

Das L. G. Krakau wies das Begehren ab, da es sich dem Wesen nach nicht um Ergänzung des Sachbefundes, sondern um Vernehmung von Zeugen zum ewigen Gedächtnisse handelt, während andererseits nicht im Sinne des § 251 g. G. O. nachgewiesen ist, dass für den Gesuchsteller Grund zur Befürchtung des Verlustes eines für den Entschädigungsprocess wesentlichen Zeugen bestehe.

Das O. L. G. Krakau bestätigte die Entscheidung der ersten Instanz.

Gründe:

Mit Entscheidung vom 21. Januar 1896 wurde der Sachverständigenbeweis zum ewigen Gedächtnisse zugelassen, um den Gesundheitszustand des Gesuchstellers zu constatiren.

Dieser Beweis wurde vollständig durchgeführt, während das abgewiesene neuerliche Gesuch die Durchführung eines Zeugenbeweises anstrebt, um den Zustand festzustellen, in welchem sich Recurrent nach dem Unfalle vom 8. Mai 1895 befand, und wurde, da Recurrent wegen Zulassung dieses Beweises nicht in der durch das Gesetz vorgeschriebenen Weise ansuchte, dem Begehren mit Recht keine Folge gegeben.

Der O. G. H. gab dem ausserordentlichen Revisionsrecurse des K. keine Folge, und zwar in der Erwägung, dass der in Rede stehende Beweis durch Sachverständige im Sinne des Ansuchens des Beschwerdeführers und des § 260, lit. *a* a. G. O. und des § 266, Schlusssatz galiz. G. O. im Rahmen des erstrichterlichen, diesen Beweis zulassenden Bescheides vom 31. Januar 1896, Z. 3967, durchgeführt erscheint, und dass nunmehr der Beschwerdeführer nicht den dermaligen, sondern den früheren Gesundheitszustand, wie derselbe in der Zeit nach dem 8. Mai 1895 beschaffen war, auf Grundlage der Aussagen der obgenannten, erst einzuvernehmenden Zeugen festzustellen anstrebt, es sich somit allerdings nicht um einen Sachbefund, beziehungsweise um dessen Ergänzung im Sinne des § 260, lit. *a* a. G. O., und § 266, Schlusssatz galiz. G. O., sondern vielmehr um Durchführung eines Zeugenbeweises zum ewigen Gedächtnisse behufs Feststellung eines vor längerer Zeit bestandenen Zustandes handelt (§§ 5, 251, 253, 254 galiz. G. O.), somit die Voraussetzungen des Hofdecretes vom 15. Februar 1833 J. G. S. Nr. 2593 nicht zutreffen.

Nr. 38.

Stellung der Parteien in den verschiedenen Abschnitten des Verfahrens bei Enteignung für Eisenbahnzwecke. Wirkung der innerhalb der Edictalfrist erhobenen Einwendungen der Betheiligten auf die Ertheilung des Bauconsenses. — Das bei der politischen Begehung geltend gemachte, auf einem öffentlich-rechtlichen Verhältnisse beruhende dingliche Verfügungsrecht an einem vom Concessionsinhaber für Eisenbahnzwecke in Mitbenützung genommenen (Aerarial-) Strassenkörper bildet ein Enteignungsobject im Sinne des Eisenbahnexpropriationsgesetzes.

(Entscheidung des V. G. H. vom 1. Juli 1896, Z. 3909.)

Angesichts der Nothwendigkeit einer theilweisen Umlegung der Reichsstrasse von N. über T. nach R. fanden schon vor dem Jahre 1882 Erhebungen und Verhandlungen zwischen der Staatsverwaltung und den betheiligten Gemeinden statt. Hierbei tauchte auch das Project einer

Localbahn auf, welche mit theilweiser Benützung der neuzuerbauenden ärarischen Strassenstrecke von N. nach A. (der sogenannten Mazzastrasse) eine Verbindung der Südbahn mit R. herstellen sollte.

Mit den Erlässen vom 10. Juni 1881, Nr. 8593, und vom 15. Juli 1881, Nr. 9484, stimmte das Ministerium des Innern im Principe zu, dass ein Alternativproject bezüglich der Mazzastrasse und deren eventueller Benützung für Localbahnzwecke ausgearbeitet werde, unter der Bedingung, dass die Mehrkosten, welche auf den Strassenbau N.-A. zu verwenden wären, um denselben auch für die Anlage einer Eisenbahn geeignet zu machen, jedenfalls von der Unternehmung einer solchen Bahnanlage getragen werden müssten.

Nach längeren Verhandlungen kam zwischen der Stadtgemeinde A. und dem Strassenärar der Vertrag vom 12. April 1882 zu Stande, laut welchem die Stadt A. die Ausführung des Strassenbaues von N. bis zur Wendung bei der Sarcabrücke nach dem vorliegendem Plane zu bestimmten Einheitspreisen, und zwar mit einer gewissen Mehrbreite behufs Ermöglichung der Bahnanlage übernahm und sich zugleich verpflichtete, für diese Mehrbreite von 90 Centimeter keinerlei Ersatzansprüche an das Strassenärar zu stellen. Dieser Vertrag wurde vom Ministerium des Innern mit Erlass vom 25. Juli 1882, Nr. 7076, mit dem Beifügen bestätigt, dass die Baukosten und die Bewerthung der Arbeitsleistung lediglich nach der Normalbreite der Strassenbahn per 5·5 Meter zu berechnen sein werden.

In der Zwischenzeit hatte Gedeon B. mit Erlass vom 29. Mai 1882, Z. 9958, die Bewilligung des Handelsministeriums zur Vornahme von Vorarbeiten für die gedachte Localbahn erlangt und auch ein bezügliches Project ausgearbeitet, welches sohin dem Abkommen der Stadt A. mit der Staatsverwaltung vom 4. September 1883 (genehmigt mit Erlass des Ministeriums des Innern vom 3. Januar 1884, Nr. 15879) in dem Sinne zur Grundlage diente, dass das Steigungsverhältniss der Strasse nach dem Plane B.'s angenommen und die Breite der Strassenbahn mit 5·5 Meter bestimmt wurde, wobei weitere 90 Centimeter für die Zwecke der Eisenbahn hinzukommen sollten, so dass die Totalbreite des Strassenkörpers 6·4 Meter betrug.

Auf Grund dieses Abkommens wurde sodann zwischen der Stadtgemeinde A. und dem Strassenärar der förmliche

Bauvertrag vom 21. April 1884 abgeschlossen, laut welchem die Stadtgemeinde zur Ausführung des Baues gegen Vergütung der auf die Strassenbreite von 5·5 Meter entfallenden Kosten sich verpflichtete, dagegen die Kosten der Ueberbreite aus Eigenem zu bestreiten übernahm. Die Stadtgemeinde A. hatte mit Zustimmung der Statthalterei vom 17. Februar 1883, Nr. 2640, die Ausführung des Baues dem Gedeon B. übertragen, welcher laut seines Offertes vom 30. Januar 1883 in alle Verpflichtungen der Gemeinde eintreten zu wollen erklärte. B. führte sohin den Bau im Laufe des Jahres 1884 aus, worauf am 28. Juli 1885 die Collaudirung erfolgte. Hierbei wurde im Sinne der vorerwähnten Vereinbarungen und im Sinne des Erlasses des Ministeriums des Innern vom 13. November 1884, Nr. 16261, die vom Aerar zu vergütenden Baukosten unter Nichtberücksichtigung der Mehrbreite von 90 Centimeter, sowie der Anlage von vier Curven, welche wegen der geplanten Eisenbahn einen grösseren Halbmesser erhalten hatten, bemessen, wogegen dem B. ein Ersatz für die erwähnten von ihm bestrittenen Mehrkosten conform der getroffenen Vereinbarungen nicht geleistet wurde.

B. bewarb sich nun um die Concession der Eisenbahnanlage, konnte dieselbe aber nicht erlangen, wogegen diese Concession laut Urkunde vom 23. November 1889, R. G. Bl. Nr. 194, dem Ingenieur Rudolf St. Ritter v. Tr. in W. ertheilt wurde.

Schon bei der bezüglichen Tracenrevision und dann aus Anlass der politischen Begehung machte B. schriftlich und protokollarisch seinen Anspruch geltend, wonach er auf die von ihm für Eisenbahnzwecke erbaute Mehrbreite des Strassenkörpers ein Verfügungsrecht behauptete, welche vom Concessionsinhaber im Wege des Expropriationsverfahrens erworben werden müsse, wenn er die Bewilligung zur Benützung dieser Strassenmehrbreite für seine Eisenbahn und folglich den Bauconsens erlangen wolle. Die Begehungscommission gab ihr Gutachten dahin ab, dass die privatrechtlichen Vorbehalte B.'s nicht Gegenstand der politischen Begehung bilden und constatirte zugleich über Ermächtigung des Handelsministeriums, dass sich der Bauconsens für gewisse Bahnstrecken ergebe.

Das Operat der Commission wurde mit Erlass des Handelsministeriums vom 5. October 1890, Nr. 35789, mit dem Beifügen genehmigt, dass den Anforderungen der Parteien in

der Gemeinde N. durch die Commissionsbestimmungen in ausreichendem Maasse entsprochen worden ist. B. erhielt indes von diesem Erlasse keine Kenntniss, weshalb er in wiederholten Eingaben die Erledigung seines Anspruches bezüglich Feststellung des von ihm behaupteten Rechtes am Strassenkörper als Expropriationsobject gegenüber dem Concessionsinhaber begehrte, welch letzterer mittlerweile die Eisenbahn erbaut und den Betrieb auf derselben eröffnet hatte. Schliesslich wurde B. mit Erlass der Statthaltereiabtheilung Trient vom 14. Februar 1892, Nr. 2244, verständigt, es sei die Begehungscommission des Erachtens gewesen, dass seine privatrechtlichen Verwahrungen keinen Gegenstand der politischen Begehung bilden.

Ueber Recurs B.'s erging die Entscheidung vom 4. Juni 1892, Nr. 8761, welche lautet, wie folgt: „Das Ministerium des Inneren findet im Einvernehmen mit dem Handelsministerium den Recurs des Gedeon B. gegen den Bescheid der k. k. Statthaltereiabtheilung Trient vom 14. Februar d. J., Z. 2244, inhaltlich dessen über die wiederholten Anlagen des Recurrenten mit dem Hinweise auf die im Sinne des Gesetzes vom 18. Februar, 1878, R. G. Bl. Nr. 30, rücksichtlich der Eisenbahn M.-A.-R. endgiltig und längst rechtskräftig durchgeführte Expropriationsverhandlung die neuerliche Einleitung und Durchführung einer solchen Verhandlung in Bezug auf die Ansprüche des Recurrenten, hinsichtlich welcher bereits anlässlich der politischen Begehung im Juni 1890 gemäss des Commissionsgutachtens und der hierüber erfolgten Genehmigung des Handelsministeriums vom 5. October 1890, Z. 35789, erkannt wurde, dass sie einen Gegenstand der politischen Begehung, beziehungsweise Amtshandlung nach dem Gesetze vom 18. Februar 1878 nicht bilden, abgelehnt worden ist, zurückzuweisen und den angefochtenen Bescheid zu bestätigen, weil B. gegenüber der Eisenbahnunternehmung im Sinne des § 4, Abs. 2 des citirten Gesetzes als Expropriat nicht angesehen werden kann, es sich vielmehr lediglich um die Mitbenützung einer Aerarialstrasse zu Bahnzwecken handelt, in welcher Beziehung nur Rechtsverhältnisse zwischen der Bahnunternehmung und dem Strassenärar in Frage stehen, aus welchem Grunde hier ebenso wenig der Fall des § 21 l. c. gegeben erscheint."

Gegen diese Entscheidung führte B. Beschwerde vor dem V. G. H.

Derselbe hob die angefochtene Entscheidung gemäss § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, auf.

Gründe:

Nach dem voraufgeführten Thatbestande handelte es sich im gegebenen Falle um die Frage, ob der Anspruch des B. auf ein Verfügungsrecht an dem vom Concessionsinhaber St. für Eisenbahnzwecke in Aussicht genommenen Strassenkörper einen Gegenstand des Enteignungsverfahrens im Sinne des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, zu bilden habe. Die politische Begehungscommission fand diese Frage zu verneinen, ohne in eine nähere Erörterung der von B. behaupteten Rechtsansprüche, welche als privatrechtliche bezeichnet wurden, einzugehen. Auch das Handelsministerium trat dieser Anschauung durch die Genehmigung des commissionellen Operates bei.

Nachdem aber der bezügliche Erlass vom 5. October 1890 dem Anspruchswerber B. nachweisbar nicht zugestellt worden ist, so kann ihm gegenüber von einer rechtskräftig durchgeführten Expropriationsverhandlung in dem dermaligen Stadium der Angelegenheit füglich nicht gesprochen werden. Da weiters mit dem Erlasse der Statthaltereiabtheilung Trient vom 14. Februar 1892 dem Beschwerdeführer lediglich bekannt gegeben worden ist, dass die Begehungscommission des Erachtens war, es seien seine privatrechtlichen Ansprüche nicht Gegenstand der Begehung, und da über Recurs B.'s sohin der heute angefochtene Erlass des Ministeriums des Innern vom 4. Juni 1892 erflossen ist, mit welchem im Einvernehmen mit dem Handelsministerium ausgesprochen wurde, dass der Anspruch des Recurrenten einen Gegenstand der politischen Begehung, beziehungsweise Amtshandlung nach dem Gesetze vom 18. Februar 1878 nicht bilde, so stellt sich letzterer Ausspruch thatsächlich als die einzige definitive instanzmässige Entscheidung dar, welche dem Beschwerdeführer über sein an die Begehungscommission im Jahre 1890 gestelltes Anbringen zutheil wurde. Nachdem also eine „res judicata" nicht eingewendet werden kann, so hatte der V. G. H. in die Prüfung der angefochtenen Entscheidung einzugehen.

Was nun zunächst die formelle Seite der Angelegenheit betrifft, so muss Folgendes bemerkt werden. Das durch das Gesetz vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, be-

treffend die Enteignung zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen vorgeschriebene und in den Ministerialverordnungen vom 25. Januar 1879, R. G. Bl. Nr. 19, und 29. Mai 1880, R. G. Bl. Nr. 57, näher geregelte Verfahren lässt, insoweit dasselbe in die Competenz der Verwaltungsbehörden fällt, zwei genau voneinander unterschiedene Abschnitte erkennen, und zwar einerseits die Erhebung der für den projectirten Bau und die Enteignung maassgebenden thatsächlichen Verhältnisse, welche durch die politische Begehungscommission vorgenommen wird (§ 12 u. ff.), andererseits die instanzmässige Fällung der Enteignungserkenntnisse (§ 17 u. ff.). Der erste Theil des Verfahrens hat zum Zwecke, von amtswegen den Gegenstand und Umfang der für die Herstellung und den Betrieb der Eisenbahn nothwendigen Objecte (welche in den §§ 2 und 3 des Gesetzes aufgezählt sind) im allgemeinen festzustellen und hierbei insbesondere zu erheben, ob und inwiefern dem Bauunternehmer die volle Dispositionsbefugniss über diese Objecte auf Grund besonderer Rechtsverhältnisse bereits zukommt, oder ob und inwiefern ein solches Dispositionsrecht bezüglich gewisser Objecte noch nicht besteht, d. h. also, es sind diejenigen Objecte auszuscheiden, deren Expropriation für Bahnzwecke erforderlich sein wird, um so dem Bauunternehmer das Mittel an die Hand zu geben, sein Enteignungsbegehren auf bestimmte Objecte und gegen bestimmte Personen richten zu können, insoweit dies durch das seinerzeit vorgelegte Enteignungsoperat nicht oder nicht entsprechend geschehen ist. Dagegen bildet die Fällung der Erkenntnisse selbst den formalen Abschluss der administrativ-behördlichen Ingerenz, indem durch diese Erkenntnisse über das Petit des Bauunternehmers entschieden, und der Gegenstand und Umfang der von ihm begehrten Expropriation fallweise und endgiltig bestimmt wird. Hieraus folgt, dass auch die Stellung der Parteien in den verschiedenen Abschnitten des Verfahrens eine verschiedene sein muss. Im ersten Stadium steht es nicht nur dem Bauunternehmer, sondern auch jedem Betheiligten, sei er nun Expropriat im Sinne des § 4 oder Entschädigungsansprecher im Sinne des § 5, frei, sein Anbringen innerhalb der vorgeschriebenen Edictalfrist vor der Commission zur Geltung zu bringen und ist es dann Sache der Commission und eventuell des Handelsministeriums als oberster Aufsichtsbehörde in Eisenbahnsachen (nach den bis zur Errichtung

des Eisenbahnministeriums geltenden Directiven) die erhobenen Ansprüche bei der von amtswegen vorzunehmenden Feststellung des Gegenstandes und Umfanges der Enteignung zu berücksichtigen und über deren Stichhältigkeit zu entscheiden. Im zweiten Stadium bleibt es lediglich dem Bauunternehmer überlassen, um die förmliche Expropriation aller jener Objecte einzukommen, welche als für die Eisenbahn nothwendig und noch nicht unter der Disposition des Bauwerbers stehend, daher einen Gegenstand der Enteignung bildend, erklärt worden sind. Hieraus folgt aber auch weiters, dass das Handelsministerium als oberste Eisenbahnadministrativbehörde mit der Ertheilung des Bauconsenses nicht vorgehen kann, insolange über sämmtliche innerhalb der Edictalfrist erhobene Einwendungen der Betheiligten nicht rechtskräftig abgesprochen worden ist, und hierdurch Gegenstand und Umfang der zur Enteignung nothwendigen Objecte bestimmt worden sind.

Im gegebenen Falle stellt sich nun die Sachlage so, dass der vor der Begehungscommission erhobene Anspruch des Betheiligten B. seine definitive abweisliche Erledigung erst mit der heute angefochtenen Entscheidung des Ministeriums des Innern gefunden hat, welche, weil im Einverständnisse mit dem Handelsministerium ergangen, auch als die entgiltige Emanation der allein competenten obersten staatlichen Eisenbahnaufsichtsbehörde angesehen werden muss. Trotzdem wurde inzwischen nicht nur der Bauconsens unter Bewilligung der Benützung des streitigen Strassenkörpers für die Zwecke der Eisenbahn ertheilt, sondern auch der Bau selbst mit Benützung dieser fraglichen Strassenmehrbreite ausgeführt und die Eisenbahn dem Betriebe übergeben. Hierdurch erscheint die ordnungsmässige Fortsetzung und eventuelle Austragung des Expropriationsverfahrens umgangen und dem Beschwerdeführer B. formell jeder Weg abgeschnitten, um eine instanzmässige Entscheidung der competenten Behörden über seine materiellen Ansprüche zu erlangen.

Hierbei mag zugegeben werden, dass es aus öffentlichen Rücksichten des Verkehres unstatthaft gewesen sein würde, wegen der erwähnten formellen Mängel des Verfahrens den Anspruch B.'s unter Ignorirung der heutigen Sachlage nach den zur Zeit der Stellung seines Anbringens bestandenen thatsächlichen Verhältnissen zu überprüfen und dass daher der Administrativbehörde nur erübrigte, diese Prüfung unter Berücksichtigung der in der Zwischenzeit eingetretenen Ver-

änderungen vorzunehmen. Letztere lassen sich kurz dahin zusammenfassen, dass der Bauunternehmer nach Erlangung des Bauconsenses die fragliche Strassenmehrbreite mit Zustimmung des Strassenärars in Besitz genommen, den Bau ausgeführt und den Betrieb der Eisenbahn eröffnet hat. Durch diese nachträgliche Aenderung des Thatbestandes konnte aber ein allfällig zur Zeit der commissionellen Begehung bereits bestandenes Recht des Beschwerdeführers in materieller Richtung nicht tangirt werden, vielmehr durfte im Falle der verspäteten Anerkennung eines solchen Rechtsbestandes den thatsächlich geänderten Verhältnissen nur insofern Rechnung getragen werden, als bezüglich der formellen Behandlung eines solchen Ausnahmsfalles, d. i. bezüglich des hierbei einzuhaltenden Verfahrens auf die eingetretene Aenderung der Sachlage Bedacht genommen werden konnte und musste.

Die angefochtene Entscheidung beurtheilt nun die gegen den Erlass der Statthaltereiabtheilung Trient erhobene Einwendung dahin, dass der Anspruchswerber gegenüber der Eisenbahnunternehmung nicht als Expropriat im Sinne des § 4, Abs. 2 des Gesetzes vom 18. Februar 1878 angesehen werden könne, es sich vielmehr lediglich um ein Rechtsverhältniss zwischen dem Strassenärar und der Bahnunternehmung handle. Wie aber schon erwähnt würde, die Annahme, dass die Voraussetzungen des § 4 leg. cit. nicht zutreffen, an und für sich noch nicht hinreichen, um den Anspruch B.'s von einer Behandlung bei der politischen Begehung auszuschliessen. Denn selbst angenommen, dass B. nur als Entschädigungswerber im Sinne des § 5 des citirten Gesetzes aufgetreten wäre, so erschien er doch zu einem solchen Auftreten vor der Begehungscommission nach dem Vorgesagten legitimirt, und es musste doch von den Administrativbehörden erörtert und entschieden werden, ob die Strassenmehrbreite, bezüglich deren B. ein dingliches Verfügungsrecht behauptete, ein Enteignungsobject bilde oder nicht, weil vor der ordnungsmässigen Durchführung des Expropriationsverfahrens der Entschädigungswerber überhaupt nicht in der Lage ist, seine Ansprüche gegen den Expropriirten (d. h. gegebenenfalles gegen das Strassenärar) auf Grund des politischen Expropriationserkenntnisses gerichtlich geltend zu machen (§§ 22 und folgende des Gesetzes). Thatsächlich hat aber B. nicht nur ein dingliches Verfügungsrecht am ärarischen Strassenkörper, sondern geradezu ein

Eigenthums- oder Miteigenthumsrecht behauptet, weshalb umsomehr die Anwendbarkeit des § 4 des citirten Gesetzes nicht von vornherein ohne nähere Prüfung der Sachlage ausgeschlossen werden konnte. Die angefochtene Entscheidung betont indessen, dass es sich lediglich um ein Rechtsverhältniss zwischen dem Strassenärar und der Bauunternehmung handle. Hierin glaubte der V. G. H. den Ausspruch enthalten zu sehen, dass das Begehren des Beschwerdeführers zur Gänze als unstichhältig erkannt, mithin sein Anspruch auf Erklärung des Strassenkörpers, an welchem er Rechte behauptet, als Expropriationsobject abgewiesen wurde.

Es frägt sich demnach, ob dieser meritorische Ausspruch gesetzlich begründet war: Diesbezüglich muss auf die Entstehungsgeschichte der Strasse zurückgegangen werden. — Schon in den Erlässen vom 10. Juni und 15. Juli 1881 setzte das Ministerium des Innern, als es sich noch um die Ausarbeitung eines Strassenbauprojectes handelte, die Bedingung, dass die Mehrkosten, welche auf den Strassenbau N.-A. zu verwenden wären, um denselben auch für die Anlage einer Eisenbahn geeignet zu machen, jedenfalls von der Unternehmung einer solchen Bahnanlage getragen werden müssten. — Auch in der ganzen folgenden Verhandlung blieb der Standpunkt der Administrativbehörden stets der, dass das Strassenärar nur jene Baukosten übernehmen zu wollen erklärte, welche auf die für ärarische Zwecke nothwendige Strassenbreite entfallen, wogegen die für Eisenbahnzwecke zu erbauende Mehrbreite der Strasse vom bezüglichen Unternehmer aus Eigenem bestritten werden müsste. Als dann die Stadtgemeinde A. die Bauausführung übernahm, verpflichtete sich dieselbe im Vertrage vom 12. April 1882 ausdrücklich, bezüglich der Mehrbreite von 90 Centimeter keinerlei Ersatzansprüche an das Strassenärar zu stellen. In den folgenden Verträgen vom 4. September 1883 und 21. April 1884, welche die näheren Baubestimmungen enthalten, wurde die für den öffentlichen Verkehr benöthigte Strassenbreite mit 5·5 Meter festgestellt und weiters vereinbart, dass für die gleichzeitige Benützung der Strasse durch eine Trambahn eine Mehrbreite von 90 Centimeter unter Zugrundelegung eines von B. ausgearbeiteten und dem Vertrage beigeschlossenen Projectes, somit der ganze Strassenkörper in einer Breite von 6·40 Meter herzustellen sei, wobei jedoch die Stadt A. die Kosten dieser Mehrbreite zu tragen habe. In die Rechte und Verpflichtungen

der Stadt A. trat mit Zustimmung des Strassenärars der Sub unternehmer B., welcher sohin den Bau auch ausgeführt und unbestrittenermaassen die sämmtlichen Kosten, welche aus der Herstellung der Mehrbreite, sowie der vier durch die beabsichtigte Bahnanlage bedingten Curven sich ergaben, aus Eigenem gedeckt hat.

Nun ist es allerdings richtig, dass die für den ganzen Strassenbau erforderlichen Grunderwerbungen und Expropriationen von B. im Namen und für das Strassenärar durchgeführt wurden; die bezüglichen Auslagen wurden aber, ebenso wie alle Baukosten laut Collaudirungsact vom Strassenärar nur insofern vergütet, als sie die für den öffentlichen Verkehr von demselben beanspruchte Strassenbreite von 5·50 Meter betroffen haben.

Aus dem Zusammenhalte aller dieser Umstände ergiebt sich zur Evidenz, dass das Strassenärar ein Verfügungsrecht an der Mehrbreite der Strasse überhaupt nie beansprucht hat und auch nicht beanspruchen konnte, weil die Strassenadministrativbehörden von vornherein den Standpunkt vertreten und festgehalten haben, dass diese Mehrbreite gar nicht für Strassenzwecke und nicht für das Strassenärar gebaut wurde, sondern dem geplanten Eisenbahnunternehmen gegen Tragung der entfallenden Quote der Baukosten zugute kommen solle.

Es erscheint somit ein Rechtsverhältniss gegeben, wonach das Strassenärar zwar durch die in seinem Namen durchgeführten Grunderwerbungen nominell Eigenthümer des ganzen Strassenkörpers geworden ist, ein materielles Verfügungsrecht aber nur bezüglich der von ihm für Strassenzwecke bestellten und occupirten Fahrbahn erworben hat, wogegen das Verfügungsrecht rücksichtlich der für Bahnzwecke hergestellten Mehrbreite dem Erbauer, d. h. im gegebenen Falle der Stadt A. und dem an deren Stelle getretenen B. in der Weise vorbehalten blieb, dass eben der Erbauer und niemand Anderer diese Mehrbreite für Bahnzwecke verwenden darf. Dieses Rechtsverhältniss stellt sich als ein öffentlich-rechtliches dar, weil es die Benützung eines öffentlichen Gutes, einer Aerarialstrasse für besondere Zwecke des öffentlichen Verkehres, nämlich für eine Eisenbahn, zum Gegenstande hat und regelt; dieses Recht ist aber auch ein dingliches, weil dasselbe an der Sache selbst haftet und gegen jedermann geltend gemacht werden kann.

Werden nun auf das erörterte Rechtsverhältniss die Bestimmungen des Expropriationsgesetzes vom 18. Februar 1878 angewendet, so ergiebt sich zunächst zweifellos, dass der Anspruch des Bahnunternehmers St., die Mehrbreite für die ihm concessionirte Eisenbahn benützen zu können, unter die Z. 3 des § 2 des citirten Gesetzes fällt, weil die Einräumung des beanspruchten Befugnisses ohne gleichzeitige Aufhebung jenes dinglichen Rechtes nicht denkbar wäre, welches dem Beschwerdeführer B. an eben dieser Mehrbreite zukommt, und dessen Ausübung an diesen bestimmten Ort gebunden ist. Dieses Recht musste sonach allerdings einen Gegenstand des Enteignungsverfahrens bilden.

Was nun die Frage betrifft, ob B. als Enteigneter im Sinne des § 4 oder als Entschädigungswerber im Sinne des § 5 leg. cit. anzusehen sei, so lässt sich nicht verkennen, dass die bezogenen Gesetzesstellen ihrem Wortlaute nach zunächst Privatrechtsverhältnisse im Auge haben, dass also der vorliegende Fall, in welchem es sich um ein öffentlich-rechtliches Verhältniss handelt, nur nach der Analogie dieser Paragraphe beurtheilt werden kann. Unter demjenigen, welchem ein Gegenstand der Enteignung gehört (§ 4), ist gewiss in erster Linie der privatrechtliche Eigenthümer im Sinne des § 354 a. b. G. B. zu verstehen; allein durch diesen Wortlaut ist die Subsumtion des Inhabers eines dinglichen, jeden dritten ausschliessenden Verfügungsbefugnisses unter den Begriff „desjenigen, welchem ein Gegenstand der Enteignung gehört" umsoweniger ausgeschlossen, als § 2, Punkt 3 des Eisenbahnexpropriationsgesetzes, genau jenes Recht als Gegenstand der Enteignung bezeichnet, welches, wie oben ausgeführt, die Stadt A., beziehungsweise B. betreffs der Strassenmehrbreite und ihrer Benützung für Eisenbahnzwecke erworben hat. Im Sinne des § 4 leg. cit. war daher gegebenenfalls B. als Expropriat anzusehen, und zwar um so gewisser, als die Strassenverwaltungsbehörde dadurch, dass sie der Benützung der Strasse für das Eisenbahnproject des St. zustimmte, über ihr Verfügungsrecht, insoweit ihr überhaupt ein solches zukam, bereits disponirt hat, und es sich daher gegenwärtig nur mehr um die Austragung der Angelegenheit zwischen dem B. und der Bahnunternehmung handelt.

Hierbei fällt insbesondere ins Gewicht, dass eine Expropriation des Strassenkörpers nach Art. X des Gesetzes vom 17. Juni 1887, R. G. Bl. Nr. 81, überhaupt nicht stattzufinden

hatte und auch nicht stattgefunden hat, und dass nach dem citirten Gesetze für die Strassenbenützung für Localbahnzwecke ein besonderes Entgelt (Entschädigung) nicht zu entrichten ist, so dass die Voraussetzungen des § 16, Abs. 7 der Verordnung vom 25. Januar 1879, R. G. Bl. Nr. 19, und des § 5 des Eisenbahnexpropriationsgesetzes vom 18. Februar 1878, für die Uebergehung gewisser Rechtsansprüche bei der Begehungscommission und im Enteignungsverfahren im concreten Falle für das dem B. zweifellos zukommende, durch einen nach seiner Angabe 50.000 fl. übersteigenden, jedenfalls aber sehr bedeutenden Aufwand erworbene Recht überhaupt nicht gegeben waren.

Dieser Auffassung steht auch die dem R. St. R. v. T. ertheilte Concessionsurkunde vom 23. November 1889, R. G. Bl. Nr. 194, nicht entgegen; denn wenn im § 4 dieser Urkunde dem Concessionär das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt und weiters festgesetzt wird, dass sich derselbe in Ansehung der zur Anlage der Bahn zu benützenden Reichsstrasse von M. über A. nach R. jenen Bedingungen zu fügen habe, welche von der politischen Landesbehörde als Strassenverwaltung im Einvernehmen mit der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen vorgezeichnet werden, so ist es hierbei selbstverständlich, dass die Benützung der Reichsstrasse für Eisenbahnzwecke seitens der Administrativbehörden auch nach der Concession nur insoweit gestattet werden konnte, als diesen Behörden ein ausschliessliches Verfügungsrecht über den betreffenden Strassenkörper zukam, wogegen dort, wo dieses Verfügungsrecht nicht vorhanden war, das dem Concessionär ertheilte Recht zur Expropriation eintrat und von ihm ausgeübt werden musste, sofern er den Bauconsens erlangen, oder den bereits erlangten Bauconsens aufrecht erhalten sehen wollte.

Auch die wiederholte Erklärung St.'s, dass er die Concession und den Eisenbahnbau nur unter der Bedingung anstrebe, wenn seinem Unternehmen die unentgeltliche Benützung der Reichsstrasse für die Eisenbahn eingeräumt werde, erscheint inconcludent und nicht geeignet, die bestehende Rechtslage zu ändern, da das Strassenärar eben nur jene Rechte am Strassenkörper einzuräumen in der Lage war, über welche dasselbe selbst frei verfügen konnte, da weiters ein Zwang für den Concessionär zur Ausführung seines Unter-

nehmens nicht bestand und derselbe dadurch, dass er das Unternehmen thatsächlich ausführte, bevor über die rechtzeitig angebrachten Einwendungen B.'s auch in rechtskräftiger Weise erkannt war, auch die Tragung der Folgen seiner Handlungsweise übernommen hat.

Nr. 39.

Ausschliessliche Competenz des Landesausschusses zur Entscheidung über die Vorschreibung von Steuerzuschlägen für Landeserfordernisse.

(Entscheidung des V. G. H. vom 3. Juli 1896, Z. 3953.)

Mit dem Zahlungsauftrage der Steueradministration Lemberg vom 4. October 1894, Z. 12320, wurde im Grunde der mit dem Zahlungsauftrage der Steueradministration für den I. Bezirk in Wien vorgenommenen Bemessung der Einkommensteuer I. Classe für den Bahnbetrieb und die Dampfschiffahrt der k. k. Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen für das Verwaltungsjahr 1894 und die im Grunde der Gesetze vom 19. März 1887, R. G. Bl. Nr. 33, und 8. Mai 1869, R. G. Bl. Nr. 61, vorgenommene Vertheilung dieser Steuer auf die einzelnen Länder der genannten Generaldirection für den Betrieb der Staatsbahnen, im Krakauer Gebiete pro 1894 die Einkommensteuer mit 222 fl. 21 kr. sammt Zuschlägen vorgeschrieben. — Unter diesen Zuschlägen befindet sich der Zuschlag für Landeserfordernisse im Betrage per 288 fl. 87 kr. — Gegen die Vorschreibung dieses Zuschlages hat die genannte Generaldirection den Recurs an den galizischen Landesausschuss aus dem Grunde ergriffen, weil bei Berechnung desselben nicht der für das Krakauer Gebiet pro 1894 mit der im Landesgesetz- und Verordnungsblatte für Galizien Nr. 34 ex 1894 verlautbarten Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 21. April 1894, Z. 30989, mit 51 kr. von jedem Gulden der Gesammtgebühr der directen Steuern festgesetzte, sondern ein höherer Satz angewendet worden ist.

Der galizische Landesausschuss hat diesen Recurs der Recurrentin mit dem Bemerken zurückgestellt, dass dem Landesausschusse keine Competenz zur Entscheidung von Recursen gegen Erlässe der k. k. Behörden überhaupt und insbesondere gegen Zahlungsaufträge der k. k. Steueradministration zustehe.

Der V. G. H. hat über die gegen diese Entscheidung von der Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen

erhobene Beschwerde die angefochtene Entscheidung nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, aufgehoben.

Gründe:

Der V. G. H. hat diese Entscheidung nicht im Gesetze begründet befunden. Nach § 18, Punkt 4, lit. *a* der Landesordnung für das Königreich Galizien und Lodomerien sammt dem Grossherzogthume Krakau Beilage II *o*, zum Gesetze vom 26. Februar 1861, R. G. Bl. Nr. 20, ist die Besteuerung für Landeszwecke eine Landesangelegenheit, gehört also in den Wirkungskreis der Landesvertretung, beziehungsweise des Landesausschusses und kann nach § 22 ebendort der Landtag — nach Umständen unter kaiserl. Genehmigung — Zuschläge zu den directen landesfürstlichen Steuern umlegen und einheben. Nach diesen gesetzlichen Bestimmungen fällt also die Ausschreibung der Landesumlagen in den selbständigen Wirkungskreis der autonomen Landesorgane und kann daher eine Entscheidung über die Gesetzmässigkeit der Vorschreibung solcher Zuschläge nur durch eben diese Organe herbeigeführt werden.

Der Umstand, dass die Repartition und Einhebung dieser Zuschläge durch Organe der Finanzverwaltung besorgt wird, giebt diesen letzteren noch keineswegs ein Dispositionsrecht über die Zuschläge, also auch nicht das Recht in streitigen Fällen über die Gesetzmässigkeit der Vorschreibung solcher Zuschläge zu entscheiden.

Dagegen kann sich mit Grund nicht auf den § 32 der bezogenen Landesordnung berufen werden, welcher bestimmt, dass die näheren Weisungen über die dem Landesausschusse zukommenden Geschäfte und über die Art ihrer Besorgung den vom Landtage zu ertheilenden Instructionen und in Betreff der Einflussnahme auf die Gemeindesachen und auf die Angelegenheiten der landesfürstlichen Steuern den besonderen Gemeinde- und Steuergesetzen vorbehalten bleiben; denn dieser Vorbehalt betrifft in Hinsicht der Steuergesetze lediglich die Angelegenheit der landesfürstlichen Steuern, um welche es sich im vorliegenden Falle gar nicht handelt, nicht aber Angelegenheiten der Landeszuschläge, bezüglich deren eine Bestimmung in dem bezogenen § 32 nicht enthalten ist. Es geht daher auch nicht an, hinsichtlich der Landeszuschläge das Gesetz vom 19. März 1876, R. G. Bl. Nr. 28, zu beziehen,

da dasselbe laut § 1 nur die Vorstellungen, Beschwerden oder Recurse gegen die im administrativen Wege erlassenen Aufträge, Verfügungen oder Entscheidungen der für die Veranlagung, Bemessung und Verwaltung der directen Steuern, der indirecten Abgaben und sonstigen Gefälle für Staatszwecke bestellten Behörden, Aemter und Organe der Finanzverwaltung zum Gegenstande hat, daher das bezogene Gesetz nicht auf Recurse gegen die Vorschreibung von Landeszuschlägen in Anwendung gebracht werden kann; wie denn auch im gegebenen Falle in dem bezogenen Zahlungsauftrage der Steueradministration Lemberg vom 4. October 1894, Z. 12320, im Einklange mit dem letztbezogenen Gesetze die k. k. Bezirkshauptmannschaft, beziehungsweise die Steueradministration als Recurseinbringungsstelle nur bezüglich der Bemessung der Einkommensteuer oder deren Entrichtung angegeben ist.

Aus diesen Erwägungen ergiebt sich, dass allerdings der galizische Landesausschuss und nur dieser zur meritorischen Entscheidung des von der k. k. Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen in Betreff der Vorschreibung der Landeserfordernisse eingebrachten Recurses competent war.

Nr. 40.

Unterhaltskosten des Verletzten im Spital fallen unter den Begriff der Heilungskosten und enthebt die Tragung dieser Kosten seitens der Eisenbahn dieselbe nicht von der Verpflichtung zum Ersatz des Verdienstentganges für dieselbe Zeit. Auf die Bemessung der Höhe des Schmerzensgeldes hat der Stand des Verletzten keinen Einfluss, und kann insbesondere bei einem Arbeiter nicht eine Empfindungslosigkeit gegen Schmerzen vorausgesetzt werden.

(Entscheidung des O. G. H. vom 17. September 1896, Z. 8630, Bestätigung des Urtheiles des O. L. G. Krakau vom 5. Mai 1896, Z. 4995, Abänderung der Entscheidung des K. G. als H. G. Wadowice vom 8. Februar 1896, Z. 4288.)

Bei einer am 11. September 1893 zwischen den Stationen R. und P. der N.-Bahn stattgefundenen Entgleisung des Postzuges erlitt B. W. mehrfache körperliche Verletzungen, und belangte W. deshalb die genannte Bahn auf Schadenersatz. Das K. G. als H. G. Wadowice sprach dem Kläger ein Schmerzensgeld von 100 fl. sammt Zinsen zu.

Mit der weitergehenden Forderung bezüglich der Höhe des Schmerzensgeldes (1000 fl.), des Ersatzes der Heilungskosten per 50 fl., des entgangenen Verdienstbetrages 86 fl. 30 kr. und einer monatlichen Leibrente per 12 fl. oder nach Wahl

eines einmaligen Capitalbetrages per 2880 fl. wurde Kläger abgewiesen.

Des O. L. G. in Krakau hat über Appellation beider Parteien dem Klagebegehren insofern Folge gegeben, als der Betrag des Schmerzensgeldes auf 200 fl. sammt Zinsen erhöht und dem Kläger an Verdienstentgang 11 fl. 20 kr. sammt Zinsen zuerkannt wurde.

Gründe:

Es ist zu erwägen, in welcher Höhe das vom Kläger mit 1000 fl. beanspruchte Schmerzensgeld, und zwar für die Verletzung an der Stirne 200 fl., für die Contusionirung des Steissbeines und Schenkels 350 fl., für Verunstaltung der Lippe 150 fl. und Verlust des Gehörs 300 fl. zu bemessen ist.

Der Kläger sucht die Höhe dieses Schmerzensgeldes durch die Schmerzhaftigkeit der erlittenen Verletzungen zu begründen, für welche er den Sachverständigenbeweis und den Schätzungseid anbietet, welche Beweismittel aber zur Erweisung der Höhe des Schmerzensgeldes ungeeignet sind, nachdem solche im Sinne des § 1325 a. b. G. B. vom Gerichte selbst nach Beurtheilung aller die körperliche Beschädigung begleitenden Umstände, als Bedeutung der Verletzung, ihre Folgen, ihre Schmerzhaftigkeit u. s. w. bemessen werden soll.

Bei Prüfung der begleitenden Umstände, welche ihrer Natur nach nicht immer die Möglichkeit bieten, den durch die Gerichtsordnung geforderten Nachweis formgerecht zu liefern, muss sich darauf beschränkt werden, die Wahrscheinlichkeit der Angaben darzulegen.

Bei Prüfung der Angelegenheit von diesem Gesichtspunkte kam das O. L. G. angesichts der Actenlage dieses Streitfalles zu der Ueberzeugung, dass die Höhe des vom Kläger geforderten Schmerzensgeldes mit 1000 fl. übertrieben, andererseits die Bemessung desselben mit 100 fl. seitens der ersten Instanz zu niedrig gegriffen sei, und dass dessen Höhe mit 200 fl. zu bemessen sei, wofür nachfolgende Erwägungen maassgebend sind. Die Risswunde an der Nase, die bedeutende Verletzung der Lippe neben zahlreichen Contusionen verschiedener Körpertheile und die Aufschürfung der Stirnhaut, von welchen Verwundungen die beiden ersteren durch Vernähen geheilt werden mussten, stellen eine Reihe von an und für sich mit bedeutenden Schmerzen verbundenen Verletzungen

dar, indem Risswunden stets empfindlicher sind als Hautwunden. Die Qual des Beschädigten wurde erhöht durch den natürlichen Schrecken während der plötzlich zur Nachtzeit eingetretenen Eisenbahnkatastrophe und im Hinblick auf das längere Zeitintervall, bevor der Beschädigte in das Spital gebracht und durch einen Arzt behandelt werden konnte. Allerdings hat nach der, von der Vertheidigung gelieferten Krankheitsgeschichte der Kläger das Spital schon nach einer Woche als „geheilt" verlassen, dies bedeutet jedoch nur, dass er der Spitalspflege von diesem Zeitpunkte entrathen konnte, nicht aber, dass er sich schon zu jener Zeit in vollständig normalem Gesundheitszustande befand, indem der Schlusssatz dieser Krankheitsgeschichte besagt, dass der Kläger im Augenblicke seiner Entlassung aus dem Krankenhause, noch an Kopfschmerzen litt. Wenn auch die der Klage beigeschlossenen Zeugnisse eine so lang andauernde Arbeitsunfähigkeit nicht begründen, wie solche vom Kläger behauptet wird, so machen sie es doch sehr glaubhaft, dass gewisse physische Schmerzen noch nach zwei und drei Monaten den Kläger heimsuchten, was bei Bemessung des Schmerzensgeldes gleichfalls Ausdruck zu finden hat.

Die Geklagte hat zugestanden, dass der Kläger ein Tagarbeiter war, wie nicht minder, dass er vom 12. September bis 19. September 1893 im Spital in Pflege war, dass er also während dieser Zeit bedingungslos nicht arbeiten konnte, es wurde aber nicht erwiesen, dass seine Entlassung aus dem Spital gleichbedeutend war mit seiner vollständigen Arbeitsfähigkeit; es gebührt somit dem Kläger ohne Zweifel die Vergütung des entgangenen Verdienstes während seines Aufenthaltes im Spital, wie nicht minder für einen gewissen Zeitraum nach Verlassen des Spitales, welcher zuzüglich des achttägigen Spitalaufenthaltes und entsprechend den erlittenen Verletzungen mit 14 Tagen angenommen wurde. Den Verhältnissen des Klägers entsprechend wurde sein Tagesverdienst mit 80 kr. angenommen und dem Kläger unter dem Titel des erlittenen Verdienstentganges der Betrag von 11 fl. 20 kr. zugesprochen.

Der O. G. H. hat die Nullitätsbeschwerde des Klägers als unbegründet zurückzuweisen und die als solche bezeichnete ausserordentliche Revisionsbeschwerde mit Rücksicht auf den § 51 des Hofdecretes vom 24. October 1845, J. G. S. Nr. 906, als unzulässig zu verwerfen, ferner der ordentlichen Revisions-

beschwerde der Belangten keine Folge zu geben und die damit angefochtenen Reformatabsätze des obergerichtlichen Urtheiles zu bestätigen befunden.

Gründe:

Die Angemessenheit des Schmerzensgeldes im erhöhten Betrage von 200 fl. hat die zweite Instanz in zutreffender Weise begründet, wobei zu bemerken ist, dass der Kläger im Processzuge wiederholt die empfindliche Schmerzhaftigkeit der erlittenen Beschädigungen betont hat und dass derartige Beschädigungen notorisch recht schmerzhaft zu sein pflegen. Der Umstand, dass der Kläger dem Arbeiterstand angehört, vermag noch keineswegs zur Annahme einer Empfindungslosigkeit desselben gegen physische Schmerzen zu berechtigen.

Nach § 1325 a. b. G. B. hat der Beschädiger dem Verletzten die Heilungskosten zu bestreiten und den entgangenen Gewinn zu ersetzen.

Die Unterhaltskosten des Verletzten während der Spitalsbehandlung desselben fallen unter den Begriff der Heilungskosten und kann daher deren wirkliche Tragung seitens der Belangten dieselbe von der Pflicht zum Ersatze des entgangenen Verdienstes nicht befreien.

Nr. 41.

Der ordentliche Gerichtsstand einer Actiengesellschaft zum Betriebe eines Eisenbahnunternehmens ist nicht jenes Gericht, in dessen Sprengel sich ihre Geschäftsleitung befindet, sondern dasjenige, in dessen Sprengel die Actienunternehmung ihren statutenmässigen Sitz hat.

(Entscheidung des O. G. H. vom 29. September 1896, Z. 8897; Bestätigung der Entscheidungen des O. L. G. Prag vom 5. Mai 1896, Z. 9680, und des B. G. Teplitz vom 28. Februar 1896, Z. 6105.)

Die M.-B. Gewerkschaft klagte die D.-Bahn und die Direction der S.-Bahn vor dem B. G. Teplitz auf Ersatz des Geldwerthes eines Kohlenpfeilers, welcher dem Abbau durch die Gewerkschaft aus dem Grunde entzogen worden war, um die in der Nähe dieses Kohlenpfeilers befindlichen Bahnstrecken der genannten Eisenbahngesellschaften nicht zu gefährden.

Die Geklagten wenden die Incompetenz des angerufenen Gerichtes ein.

Das B. G. Teplitz gab jedoch diesem Einwande keine Folge und verurtheilte die Geklagten zur Zahlung der Kosten des Incidenzstreites.

Gründe:

Werden mehrere juristische oder physische Personen zusammen geklagt, welche einen verschiedenen allgemeinen Gerichtsstand haben, so ist gemäss § 41 J. N. für alle Beklagten jenes Gericht zuständig, welchem der in der Klage zuerst genannte Beklagte untersteht. In diesem Falle ist die D.-Bahn die Erstgeklagte, und ist daher in diesem Streite deren Forum maassgebend.

Bei Entscheidung dieses Incidenzstreites sind maassgebend die §§ 26, 58 und 59 J. N., §§ 1 und 43 des Einführungsgesetzes zum H. G. B. und Art. 111, 164, 211, 212 und 213 H. G. B.

Bei der Auslegung der citirten Normen genügt jedoch deren Wortlaut nicht, sondern muss vielmehr zum richtigen Verständnisse der legislativ-politische Grund zur Erlassung des Handelsgesetzes, die Geschichte desselben und der Zusammenhang mit den Gesetzen über die Civilgerichtsverfassung erwogen werden. Wie in der Einleitung zum Einführungsgesetze zum H. G. B. hervorgehoben wird, wurde die Förderung des Handels mit Bedacht auf die eigenthümlichen Verhältnisse in Oesterreich bei Einführung des neuen Handelsgesetzes beabsichtigt und hat nicht der österreichische, sondern der preussische Entwurf zur Grundlage der Berathungen gedient. Durch die Ersetzung des Wortes „Handelsgericht" durch das Wort „Gericht" (Art. 111, 164, 213) wurde eine Verallgemeinerung festgesetzt.

Was nun den § 26 J. N. anbelangt, so verhält sich dessen zweiter Absatz zum ersten, wie die Ausnahme zu der Regel und hat dieser Paragraph seine Aufnahme in den Abschnitt I „Persönlicher Gerichtsstand, A. Allgemeiner" gefunden. Da nun der erste Absatz des § 26 J. N. mit Rücksicht auf § 1 des Einführungsgesetzes zum H. G. B. und Art. 111, 164 und 213 des H. G. B. (mit dem er in Widerspruch steht), trotz der Bestimmungen des § 43 J. N. aufgehoben erscheint, so ist hier allein Art. 213 H. G. B. maassgebend. Da der citirte zweite Absatz des § 26 J. N. die Ausnahme von der Regel normirt, so ist hier der Grundsatz maassgebend, dass bei Aufhebung eines Gesetzes nicht von selbst alle Ausnahmen aufgehoben sind, die vor jenem Gesetze bestanden. Das H. G. B. schreibt nun im Art. 213, Abs. 2, vor, dass eine Actiengesellschaft ihren ordentlichen Gerichtsstand bei jenem

Gerichte habe, in dessen Bezirk sich ihr Sitz befindet, und verordnet in Art. 209, Abs. 1, und Art. 210, Abs. 2, dass der Gesellschaftsvertrag eine Bestimmung über den Sitz der Gesellschaft enthalten und dass diese Bestimmung in das Handelsregister jenes Gerichtes, in dessen Sprengel die Actiengesellschaft ihren Sitz hat, eingetragen werden muss.

Diesen ausdrücklichen Vorschriften gegenüber muss es für irrelevant betrachtet werden, wo der Vorstand der Gesellschaft seinen Wohnsitz aufschlägt, wo die Fabrik der Gesellschaft ihren Wohnsitz aufschlägt, wo sich die Fabrik der Gesellschaft befindet und von wo aus die Geschäfte betrieben werden. Der durch Statut und Eintragung in das Handelsregister festgestellte Sitz der Gesellschaft ist ihr ordentlicher persönlicher Gerichtsstand und kann durch solche Umstände nicht abgeändert werden.

Durch die Zweigniederlassung wird ein Gerichtsstand der geführten Verwaltung (Art. 21 H. G. B., § 26, Abs. 2 J. N.) begründet. Im vorliegenden Falle liegt nun eine Ersatzklage gegen die Actiengesellschaft der D.-Bahn, die laut Auszug aus dem Handelsregister seit 1. Juli 1871 ihren Sitz in T. hat, vor, und ist zur Entscheidung über diese Klage im Sinne der vorausgeschickten Erwägungen mit Rücksicht auf Art. 213 H. G. B. dieses Gericht competent, weshalb der Einwendung des nicht gehörigen Gerichtsstandes keine Folge gegeben werden kann.

Der Ausspruch über die Streitkosten beruht auf § 24 des Gesetzes vom 24. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69.

Das O. L. G. Prag bestätigte über Appellation der Geklagten das erstrichterliche Urtheil.

Gründe:

Das angefochtene Urtheil hat bereits zutreffend ausgeführt, dass der erste Absatz des § 26 J. N. durch den Art. 213 H. G. B. bezüglich der Actiengesellschaften dahin abgeändert worden sei, dass die Actiengesellschaften nicht mehr jenem Gerichte unterstehen, in dessen Sprengel sich ihre Geschäftsleitung befindet, sondern dass ihr ordentlicher Gerichtsstand jenes Gericht sei, in dessen Bezirke sie ihren Sitz haben. Die D.-Bahn — die Erstgeklagte — ist daher mit Recht bei dem B. G. in Teplitz als dem Gerichte ihres statutenmässigen Sitzes belangt worden, und die erhobene Incompetenzeinwendung unbegründet.

Der Ausspruch über die Appellationskosten ist in den §§ 891, 1301 und 1302 des a. b. G. B. und §§ 24 und 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, begründet.

Ueber die seitens der Zweitgeklagten — Direction der S.-Bahn — eingebrachte Revisionsbeschwerde hat der O. G. H. in der Erwägung, dass eine Nichtigkeit nicht vorliegt, und dass in der Zurückweisung der Einwendung der Unzuständigkeit des angerufenen Gerichtes auch eine offenbare Ungerechtigkeit nicht erkannt zu werden vermag, und daher die Voraussetzungen des Hofdecretes vom 15. Februar 1833, J. G. S. Nr. 2593, nicht zutreffen, zu entscheiden befunden, dass derselben keine Folge zu geben sei.

Nr. 42.

Verantwortlichkeit der Eisenbahnverwaltung für die Folgen der Verletzung, welche einem Bahnbediensteten bei dem geduldeten Passiren eines gefährlichen Weges innerhalb des Stationsbereiches zustosst. Zuspruch von Schmerzensgeld bei einem operativen Eingriff unter Narkose. Zuspruch des Schadenersatzes an den verletzten Bahnbediensteten ohne Rücksicht auf das ihm aus der Unfallversicherungsanstalt liquidirte Capital.

(Entscheidung des O. G. H. vom 29. September 1896; Z. 9169; Bestätigung der Entscheidung des O. L. G. Krakau vom 29. April 1896, Z. 2713; Abänderung des Urtheiles des K. G. als H. G. Krakau-Neu-Sandez vom 12. October 1895, Z. 7859.)

Stanislaw N., als Weichenwächter in der Station S. der k. k. St.-Bahn angestellt, wurde am 15. Januar 1889 bei der durch eine Maschine vorgenommenen Wagenverschiebung überführt und erlitt hierbei eine körperliche Verletzung, infolge welcher er den rechten Arm verlor.

N. belangte das Eisenbahnärar auf Ersatz des Verdienstentganges durch 11½ Monate per 276 fl., Zahlung eines Schmerzensgeldes von 2000 fl. und einer lebenslänglichen Rente von 24 fl.

Das Klagebegehren wurde von dem Kreis- als H. G. Krakau-Neu-Sandez abgewiesen und Kläger in die Kosten verurtheilt, indem das Gericht annahm, dass die erlittene körperliche Beschädigung nicht aus Verschulden der Eisenbahn oder der Personen, deren sie sich zur Ausführung des Dienstes bedient, sondern aus eigenem Verschulden (Unvorsichtigkeit) des Klägers entstanden sei (§ 2 des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27).

Entgegen der Angabe des Klägers, er hätte den engen Steig längst des Geleises benützen müssen, obzwar derselbe

eben an jener Stelle durch herabgefallene Kohlen verlegt war, indem es einen anderen Weg zum Stationsgebäude, wohin der Kläger vom Vorstande berufen worden war, nicht gab, betrachtete es das Gericht als durch Zeugenaussagen erwiesen, dass ein anderer, wenn auch längerer, sicherer Weg bestanden habe, und hätte sogar der Stationsvorstand dem dienstthuenden Personal die Passirung des vom Kläger benützten Weges untersagt.

Das O. L. G. Krakau hat über Appellation des Klägers demselben zuerkannt:

1. von dem Klagebetrage per 2276 fl. den Betrag von 2105 fl. sammt Zinsen;

2. eine Monatsrente von 15 fl. ab 1. Januar 1890 bis zu seinem Tode.

Mit dem Restbetrage von 171 fl. sammt Zinsen wurde er abgewiesen.

Gründe:

Im Sinne des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, besteht die rechtliche Vermuthung, dass ein Unfall, von welchem dieses Gesetz handelt, durch Verschulden der Eisenbahnunternehmung oder ihrer Leute entstand (§ 1); wenn sich also die Eisenbahn von der Haftpflicht befreien will, muss sie entweder ein unabwendbares Ereigniss (vis major) oder unabwendbare Handlungen dritter Personen oder endlich ein Verschulden auf Seiten des Beschädigten nachweisen.

Im vorliegenden Streitfalle macht die Geklagte geltend, dass der Unfall, in dessen Folge der Kläger eine Hand verlor, durch dessen eigenes Verschulden entstand, indem

1. der Kläger auf seinem Wege zum Stationsvorstand aus eigenem Verschulden den sehr gefährlichen Weg längs der Geleise wählte, obzwar er einen sicheren, ausserhalb der Geleise führenden Weg benützen konnte;

2. der Kläger auf diesem Wege von Weiche Nr. 17 zur Weiche Nr. 13 alle Vorsicht, als das Umschauen etc., ausser Acht liess, obzwar er wusste, dass um diese Zeit stets die Wagenverschiebungen vor sich gingen.

Aus der durchgeführten Verhandlung erhellt aber, dass es der Eisenbahn nicht gelungen ist, das klägerische Verschulden zu erweisen, insbesondere sagten die Zeugen aus, dass der Weg, auf welchem sich der Unfall ereignete, allerdings mit Kohlen und Körben, welche von dem Kohlenstoss

am dritten Geleise herabgefallen waren, verlegt war, dass aber dieser Weg als der kürzere vom Eisenbahnpersonal besonders im Dienste gewöhnlich benützt wurde.

Was den anderen etwas längeren Weg vom Heizhause zum Stationsgebäude ausserhalb der Geleise betrifft, so sagten allerdings die Zeugen aus, dass dieser Weg bequemer und sicherer war, dagegen constatirten die Zeugen, dass man zu diesem Wege an den Geleisewechseln infolge der Kohlendepots am dritten Geleise nicht gelangen konnte, welchen Umstand auch der Kläger gelegentlich des gerichtlichen Localaugenscheines vom 14. März 1893 mit dem Beifügen hervorhob, dass die Strecke zwischen dem Kohlenmagazine und der Kohlenniederlage für den Uebergang von den Hauptgeleisen zum Weg ausserhalb der Geleise gewöhnlich frei, zur kritischen Zeit des Unfalles durch Kohlenstösse verlegt war.

Zwischen den erwähnten Aussagen der Zeugen besteht kein Widerspruch, indem die einen beschreiben, wie der längere Weg als solcher, die anderen, wie der Zugang zu diesem Wege zur Zeit des Unfalles beschaffen war.

Es geht daraus hervor, dass der Kläger, indem er zu dem sicheren Wege nicht gelangen konnte, und sich gleichzeitig beeilte, den durch ihn und Andere gewöhnlich benützten kürzeren Weg wählte, auf welchem ihm der Unfall zustiess.

Bei Prüfung des Verschuldens des Beklagten, beziehungsweise der Eisenbahn, muss besonderer Nachdruck auf den Umstand gelegt werden, dass der kürzere Weg durch das Bahnpersonal beständig benützt wurde.

Der damalige Stationsvorstand W. sagte zwar als Zeuge aus, dass er dem diensthabenden Personal, welches längs der Geleise gehen muss, auftrug, wenn auf diesem Geleise eine Maschine fährt, nicht zwischen dem Geleise und den Kohlenstössen, sondern auf der anderen Seite des Geleises zu gehen, doch hat aus der ganzen Reihe der übrigen diesbezüglich befragten Zeugen keiner ausgesagt, dass ihm ein derartiges Verbot bekannt wäre, wohl aber bestätigten diese Zeugen geradezu, dass ein solches Verbot vor dem Unfallstage nicht bestand und kann der Aussage des W., auf welchem möglicherweise eine Verantwortlichkeit wegen Nichterfüllung seiner Obliegenheiten lasten kann, als eines abzulehnenden Zeugen (§ 216 lit. *d*, gal. G. O., bzw. § 141, lit. *d*, a. G. O.,

ein Gewicht nicht beigelegt werden, besonders da der Zeuge durchaus nicht angab, wo und in wessen Gegenwart er ein solches Verbot erlassen, wem es bekannt war und namentlich ob der Kläger von demselben wusste oder wissen sollte.

Wenn also der Stationsverwaltung bekannt war (und in jedem Falle sollte dies bekannt sein), dass das Bahnpersonal den gefährlichen Weg benützte, hätte sie das Verbot des Passirens jenes Weges erlassen und gehörig kundmachen oder unverzüglich die denselben verlegenden Kohlen entfernen sollen. Ein derartiges Verbot, wenn es überhaupt bestand, wurde zu spät erlassen, d. i. nach dem kritischen Ereignisse und auch der Umstand, dass der Stationsvorstand nach diesem Unfalle diesen Weg cassiren liess und sogar der Kohlenstoss am Geleise III umzäunt wurde, erweist ohne Zweifel, dass, wenn die Bahnverwaltung im Interesse der Sicherheit des menschlichen Lebens für nothwendig hielt, diese Maassregeln nach dem Unfalle zu treffen, solche auch früher nothwendig waren und zu spät veranlasst wurden.

Der Kläger giebt an, dass die Verschiebung nicht regelmässig vor sich ging, indem der Verschieber, anstatt vor den verschobenen Waggons zu gehen, am Trittbrett des Wagens stand.

Diese letztere Art der Verschiebung soll im Sinne der Instruction für die Wechsel- und Controlwächter, auf welche sich beide Parteien berufen, entschieden nur ausnahmsweise angewendet werden, nämlich „unter besonders günstigen Umständen und insbesondere nur dann, wenn vom ersten Wagen das ganze Geleise, auf dem gefahren werden soll, überblickt werden kann".

Die zum Protokoll vom 14. Juni 1893 vernommenen Sachverständigen deponirten allerdings, dass die obbeschriebene Art der Verschiebung der Instruction entsprach, indem sie ihrer Aussage zu Grunde legten, dass das Geleise vollständig frei war.

Dieser Aussage kann kein ausschlaggebendes Gewicht beigelegt werden, nachdem zur Zeit als die Sachverständigen die Unfallsstelle in Augenschein nahmen, die Uebergänge längs des Geleises nicht mit Kohle verlegt waren und wie oben ausgeführt, diese Stelle schon in Ordnung gebracht worden war, es muss angesichts dessen die Frage, ob die Verschiebung regelrecht vorgenommen worden ist, auf Grund anderer Daten erörtert werden.

Die kritische Verschiebung fand Abends statt, die auf einem hohen Ständer angebrachte Laterne diente nicht zur Beleuchtung des Geleises, sondern zur Signalisirung und könnte diese Laterne das Geleise nur sehr schwach beleuchten (Aussagen der Zeugen), der kritische Weg, welcher regelmässig begangen wurde, war mit Kohle verlegt, es kann also nicht behauptet werden, dass die Verschiebung unter besonders günstigen Umständen vor sich ging.

Im Uebrigen zeigte der Unfall, wie er sich ereignete, dass die Uebersicht des ganzen Geleises vom Wagentrittbrett nicht möglich war und erwies die geklagte Eisenbahn keinesfalls, dass N. nicht um und hinter sich blickte und auf die Signale nicht Acht gab, es geht vielmehr aus dem ganzen Verlaufe der Angelegenheit hervor, dass N., indem er über die verstreuten Kohlen ging, in eine derartige Situation gelangen konnte, dass, wenn er auch das Signal des Verschiebers bemerkt hatte, nicht mehr die Zeit, noch einen sicheren Ort fand, um auszuweichen.

Wenn dagegen der Verschieber dem Waggon in gehöriger Distanz vorangegangen wäre, hätte er ohne Zweifel N. bemerkt und das Signal zum Anhalten der Locomotive gegeben.

Wenn übrigens die Bahnverwaltung das Betreten des Weges, welcher erst im letzten Augenblick gefährlich wurde, durch das Dienstpersonal nicht verhinderte, so sollte sie jedenfalls die Verschieber vor der Gefahr warnen, welche mit der Benützung dieses Weges verbunden war.

Schliesslich wird bemerkt, dass schon die besprochene Thatsache vollständig hinreicht, um die Verpflichtung der Geklagten zum Schadenersatze zu begründen, indem schon in der Nichtabstellung der Ungehörigkeiten, welche in Bezug auf das Passiren der Geleise herrschten, im Mangel eines bezüglichen Verbotes und jedenfalls darin, dass die Bahnverwaltung es zuliess, dass die hart am Geleise gelegene Stelle, welche der Kläger passirte, ebenso wie dass die Stelle, welche den Uebergang von den Weichen zu dem bequemeren Weg bildete, durch längere Zeit mit Kohlen verlegt war, das Verschulden der Eisenbahn liegt, der Kläger dagegen, indem er auf dem Wege ging, wo ihn das Unglück traf, dasselbe that, was Andere thaten, und was zu thun ihnen niemand verbot; es kann auch N. nicht vorgeworfen werden, dass er dort nichts zu thun hatte, da er doch in dienstlicher Angelegen-

heit zum Stationsvorstand ging, im Uebrigen konnte N., welcher nach längerer Unterbrechung den Dienst antrat, nicht wissen und setzte wahrscheinlich auch nicht voraus, dass der ofterwähnte Weg mit Kohlen verlegt und dass ein Passiren desselben Abends mit Gefahr verbunden ist.

Dass aber dem Kläger auf diesem Wege auch ohne sein Verschulden und trotz Umsichblickens ein Unfall zustossen konnte, ist klar, da der Weg selbst gefährlich war, so dass stellenweise das Geleise betreten, stellenweise über die angehäuften Kohlen geklettert werden musste.

Das geklagte Eisenbahnärar wendete ferner ein, dass dem Kläger im Sinne der Vorschriften über die Unfallversicherung der Arbeiter der Betrag von 700 fl. aus dem Titel der Beschädigung als Gesammtentschädigung, auf welche N. mit Rücksicht auf seine Diensteseigenschaft ein Anrecht hatte, ausbezahlt wurde, dass der Kläger also dem Eisenbahnärar gegenüber keinen Anspruch aus Anlass des erlittenen Unfalles erheben kann und dass zum Mindesten der Betrag von 700 fl. von der durch den Kläger gestellten Forderung abzuziehen ist.

Diese Einwendung besitzt keine rechtliche Grundlage, indem die bezeichnete Summe per 700 fl. nicht direct das Eisenbahnärar trägt, wohl aber jener Fonds, zu welchem die Arbeiter selbst beisteuern, und wie im Allgemeinen bei Versicherungsverträgen, so hat auch hier jeder Versicherte das Recht zu fordern, dass ihm die Summe, auf welche er sich versicherte, aus dem Titel der von ihm entrichteten Assecuranzprämie ausbezahlt werde, was indessen sein Recht Forderungen auf ganz anderer Rechtsgrundlage gegenüber den zum Schadenersatze Verflichteten geltend zu machen, im Sinne der Vorschriften Abschnitt XXX a. b. G. B. (obligatio ex delicto) nicht beeinträchtigen kann, während die Bahnverwaltung im Sinne des Schlussabsatzes des § 2 des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, sich der Verpflichtung der Entschädigung des Beschädigten nicht entziehen kann.

Bei dieser Sachlage war der Appellation des Klägers stattzugeben und im Sinne des eingangs citirten Gesetzes, sowie im Sinne des § 1293 und 1325 a. b. G. B. im Principe bedingungslos im Sinne der Klage zu entscheiden und das Urtheil der ersten Instanz als im Gesetze nicht begründet abzuändern.

Bezüglich der einzelnen dem Kläger durch das Urtheil zuerkannten Positionen ist zu bemerken wie folgt:

a) Der als Schmerzensgeld geforderte und zuerkannte Betrag von 2000 fl. ist nicht zu hoch, angesichts des Verlustes der rechten Hand, der schweren Operation, als welcher sich zweifelsohne eine Amputation der Hand darstellt, sowie angesichts der moralischen und physischen Leiden, welche das Bewusstsein des unheilbaren Krüppelstandes und der Unfähigkeit zur Arbeit und zum Erwerb mit sich bringt;

b) mit Rücksicht darauf, dass Kläger bei der Bahn nur provisorisch angestellt war, sowie mit Rücksicht darauf, dass die Möglichkeit des Erwerbes beim Kläger nicht gänzlich ausgeschlossen ist, wenn er auch augenscheinlich nicht so weit erwerben kann, als im Besitze beider gesunder Hände, wird dem Kläger aus dem Titel der Entschädiguug für den entgangenen und künftig entgehenden Erwerb eine Rente von 15 fl. monatlich zuerkannt.

Der Kläger liquidirt die Entschädigung für die ganze Zeit vom Unfallstage bis zur Einbringung der Klage mit 276 fl., giebt aber in der Replik zu, dass ihm die Eisenbahn vom 15. Januar 1889 bis 15. April 1889 pro Tag 80 kr. zahlte; das belangte Bahnärar behauptet, dass es dem Kläger 80 kr. täglich bis zum 1. Juni 1889 zahlte. Diesen Umstand bewies die geklagte Partei durch die Monatsrechnungen der Station Stróic pro April und Mai 1889, daher dem Kläger für die Zeit vom 1. Juni 1889 bis zum Tage der Klage zu 15 fl. monatlich der Betrag von 105 fl. zuerkannt wird.

Das Urtheil bezüglich der Verzugszinsen beruht auf der Vorschrift der §§ 1333 und 1334 a. b. G. B. und des Gesetzes vom 15. Mai 1885. R. G. Bl. Nr. 77, bezüglich der Processkosten auf §§ 24, 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69.

Der O. G. H. hat der ordentlichen Revisionsbeschwerde theilweise dahin zu willfahren befunden, dass in Abänderung des angefochtenen obergerichtlichen und des kreisgerichtlichen Urtheiles zu Recht erkannt wurde, die beklagte Eisenbahnverwaltung sei schuldig, dem Kläger N.

1. von dem mittelst Klage de praes. 4. Januar 1890, Z. 90, eingeklagten Betrage per 276 fl. bloss den Theilbetrag per 52 fl. 50 kr. mit 5 Procent Zinsen vom 4. Januar 1890, als dem Klagstage, dann

2. von der weiters eingeklagten Summe von 2000 fl. bloss den Theilbetrag per 1000 fl. mit 5 Procent Zinsen vom 4. Januar 1890 als dem Klagstage zu bezahlen, sowie

3. an den Kläger vom 1. Januar 1890 an eine Leibrente im Monatsbetrage per 7 fl. 50 kr. am ersten Tage eines jeden Monates zu entrichten.

Dagegen wurde der Kläger mit dem Anspruche auf die restlichen Klagsbeträge per 223 fl. 50 kr. und 1000 fl., sowie mit dem Mehranspruche im Punkte der Leibrente abgewiesen.

Gründe:

Das angefochtene obergerichtliche Urtheil stellt sich in dem Ausspruche, dass die belangte Bahnunternehmung an dem, dem Kläger zugestossenen Unfalle ein Verschulden trifft, als sach- und gesetzmässig begründet dar.

Die dagegen in der Revisionsbeschwerde vorgebrachten Einwürfe haben keinen Halt.

Vor allem ist es nämlich zweifellos, dass das Gutachten der Sachverständigen vom 14. Juni 1893 den im Zeitpunkte des gegenständlichen Unfalles erwiesenermaassen bestandenen thatsächlichen Verhältnissen nicht vollständig entspricht und auch der Bestimmung des Art. 28, alinea 12, der von der geklagten Bahnanstalt für Weichen- und Controlwächter erlassenen Dienstinstruction nicht gehörig Rechnung trägt.

Wenn nun bei diesem Sachbewandtnisse die zweite Instanz jenem Gutachten eine beweismachende Bedeutung beizulegen Anstand genommen hatte, so lässt sich darin eine Verletzung der Bestimmung des § 272 gal. G. O. nicht ersehen.

Die Einstellung der anlässlich des vorliegenden Unfalles gepflogenen strafgerichtlichen Vorerhebungen ist für die Entschädigungsfrage keineswegs präjudicirend und die gegentheilige Behauptung der Revisionsbeschwerde wird schon durch den Wortlaut des § 366 St. P. nachhaltig widerlegt.

Thatsächlich sind wohl Ablagerungen von Materialien, Kohlen und anderen Artikeln an der Bahnlinie im Umkreise eines Bahnhofes im Allgemeinen nicht untersagt, sie finden aber ihre natürliche Einschränkung in der selbstverständlich aufliegenden Verpflichtung der Bahnverwaltung für die Hintanhaltung, beziehungsweise Beseitigung eines die körperliche Integrität von Menschen gefährdenden Zustandes Sorge zu tragen.

Dass dieser Obliegenheit nicht nachgekommen war, darüber enthält das Urtheil zweiter Instanz durchschlagende Beweise.

Anderentheils lässt sich aber nicht verkennen, dass der Kläger den ihm zugestossenen Unfall auch mitverschuldet habe.

Nach den vorliegenden übereinstimmenden Zeugenaussagen steht fest, dass die Wagenverschiebungen in der Station St. seit lange her täglich um 6 Uhr Abends stattzufinden pflegten und dass der Kläger, welcher seit einem Jahre vor dem Unfalle als Weichenwächter in der fraglichen Bahnstation verwendet wurde, bei dieser täglichen Wagenverschiebung auf dem dritten Bahngeleise, auf welchem der Unfall geschah, oftmals mitgewirkt hatte.

Bei gewöhnlicher Aufmerksamkeit hätte sonach der Kläger das Gefahrvolle seines Ganges in der gewählten Richtung einsehen müssen und daher auch der nöthigen Vorsicht gegen die ihm bewusst drohende Ueberführung sich befleissen sollen.

Bei dem stattgehabten Unfalle tritt somit zugleich auch ein Verschulden des Klägers ein und er muss daher nach §§ 1294 und 1304 a. b. G. B. den Schaden mit der ebenfalls im Verschulden befindlichen belangten Bahn, da sich das Verhältniss nicht ermitteln lässt, zu gleichen Theilen tragen.

Es war sonach das von der zweiten Instanz dem Kläger zugesprochene Schmerzensgeld, der Verdienstentgang und die Leibrente auf den halben Betrag herabzusetzen.

Hierbei wurde erwogen, dass die zweite Instanz bei der Bestimmung des Schmerzensgeldes, Verdienstentganges und der Leibrente die Schwere der Verletzung und deren Folgen, die Grösse der Schmerzen, welche der Kläger zu dulden hatte, die Dauer der Krankheit, seine Vermögensverhältnisse und bisherige Lebensstellung in gehöriger Weise gewürdigt hatte.

Der Einwand der Revisionsbeschwerde, dass der Kläger überhaupt keine Schmerzen zu erdulden hatte, nachdem die Amputation des verletzten Armes unter Anwendung von Narkose vorgenommen worden sein soll, erscheint gehaltlos, da nicht übersehen werden darf, was schon aus der gewöhnlichen Lebenserfahrung folgt, dass die Schmerzen sich doch schon gewiss gleich nach erfolgter Beschädigung eingestellt und auch nach dem operativen Eingriffe bis zur Heilung angedauert haben mussten.

Bezüglich der zuerkannten Leibrente kommt in Betracht, dass der Kläger den rechten Arm verloren hatte. Dieser Verlust ist ein bleibender und überdies insbesondere darum, weil der Kläger dem Arbeiterstande angehört und eine specielle Fachbildung nicht besitzt, überhaupt auf niederer Bildungsstufe steht, für ihn ein um so empfindlicherer, da er eben nur oder zumeist auf mechanische Arbeiten angewiesen ist, zu welchen aber beide Arme benöthtigt werden.

Die eingetretene Arbeitsunfähigkeit des Klägers ist, wenn auch keine gänzliche, so doch eine sehr erhebliche und daher sein Anspruch auf Entschädigung der verminderten Erwerbsfähigkeit ein gesetzlich begründeter.

Mit Recht hat endlich auch die zweite Instanz den Antrag auf Compensation des Klageanspruches mit der dem Kläger anlässlich desselben Unfalles ausgezahlten Versicherungssumme per 700 fl. abgelehnt und genügt es nunmehr in dieser Beziehung auf die diesfällige Begründung des obergerichtlichen Urtheiles hinzuweisen.

Die Zuerkennung der Verzugszinsen fusst auf der Vorschrift des § 1334 des a. b. G. B.

Nr. 43.

Verantwortlichkeit der Eisenbahn für die Verletzung, welche dem mit der Fahrkartenrevision im Zuge betrauten Bediensteten gelegentlich des Uebersteigens aus einem Wagen in den anderen infolge Zuckens des Zuges beim Ueberfahren des Wechsels zustosst. Entgang an Meilengeldern bildet keinen Gegenstand der Entschädigung.

(Entscheidung des O. G. H. vom 7. October 1896, Z. 9409; Bestätigung der Entscheidung des O. L. G. Prag vom 9. Juni 1896, Z. 9899, Abänderung des Urtheiles des H. G. Prag vom 2. April 1896, Z. 14627.)

Am 13. Juni 1891 begleitete der in Diensten der B.-Bahn als Aspirant für den Verkehrsdienst ständig (laut Replik nicht definitiv) angestellte Franz Sch. in dieser Eigenschaft den Zug Nr. 12 dieser Bahn und oblag dem Genannten die Revision der Fahrkarten in den drei letzten Wagen dieses Zuges.

Diese drei dem Sch. zugetheilten Waggons waren nicht von gleicher Type, und zwar waren der erste und letzte Wagen älteren Systems mit Laufbrett und Haltestange auf der Seite, der mittlere neuen Systems, ein sogenannter „amerikanischer", war rückwärts mit einer Plattform ver-

sehen,. von der man auf schmaler Stiege mit Geländer heruntergeht; derselbe war überdies bedeutend breiter als der erste und dritte Wagen. Bei der Einfahrt in die Station T. war Kläger im zweiten Wagen und wollte auf den ersten Wagen, wo zwei bis drei Reisende waren, welche in T. aussteigen sollten, übersteigen, um ihnen nach Vorschrift die Karten abzunehmen. Als Kläger auf der schmalen Stiege auf die letzte Stufe hinabstieg, um von dort auf das Laufbrett auf den ersten Wagen zu übersteigen und mit einem Fusse gerade auf der letzten Stufe stand, während der andere Fuss diese Stufe noch nicht erreicht hatte und in diesem Momente erhoben war, erlitt der Zug beim Befahren des Wechsels einen heftigen Ruck, die Hand glitt dem Kläger vom schiefen Geländer ab, so zwar, dass der Kläger von der Stiege stürzte und unter die Räder des Zuges gerieth, welche ihm den rechten Fuss überfuhren und zerschmetterten.

Sch. belangte die B.-Bahn auf Ersatz des Verdienstentganges, und zwar vom 13. Juni 1891 bis 1. December 1891 per 200 fl., von da ab bis zur Rechtskraft des Urtheiles per monatlich 25 fl. und des Verdienstentganges vom Tage der Rechtskraft des Urtheiles bis zu seinem Tode per monatlich 50 fl., endlich der Pflegekosten per 40 fl. und des Schmerzensgeldes per 3000 fl.

Das H. G. Prag wies die Klage zur Gänze ab.

Gründe:

Der Sturz des Klägers ist nach seinen Angaben von der Geklagten, respective deren Verwaltung dadurch verschuldet, dass bei dem betreffenden Zuge nicht Wagen gleicher Gattung verwendet wurden, und überdies der breiteste in der Mitte eingefügt wurde. Denn, wenn der Zug nur aus Wagen alten Systems mit Laufbrett und Haltestangen, an welchen man sich anhalten kann, und auf denen die Hand nicht ausrutscht, zusammengestellt gewesen wäre, oder, wenn nur Wagen neuen Systems verwendet worden wären, welche unmittelbar durch die Plattform verbunden sind, so dass es nicht nothwendig gewesen wäre, während des Fahrens auf Stufen hinunterzusteigen, oder, wenn der breite Wagen neuen Systems am Ende gewesen wäre, so hätte der Unfall den Kläger nicht treffen können, da er nicht unter die Räder hätte kommen können. Nach seinem Sturze sei der Kläger sofort am 13. Juni 1891 in das Krankenhaus in Eger transportirt worden,

wo ihm am selben Tage der rechte Fuss, etwa 25 Centimeter unter dem Knie, abgenommen wurde, und sodann daselbst bis 30. Juni 1891 behandelt worden; im Ganzen sei derselbe vom 13. Juni 1891 bis 1. December 1891 gelegen. Infolge des Verlustes des rechten Fusses, der durch einen hölzernen ersetzt wurde, litt der Körper grosse Schmerzen, hierzu gesellte sich einigemale eine stets längere Zeit dauernde Entzündung der Bänder und noch jetzt entzünde sich infolge des Gehens der Fuss an oder oberhalb der Amputationsstelle und verursache grosse Schmerzen. Der Kläger erhebt demnach die im Urtheile angeführten Ansprüche gegen die Geklagte, wobei er weiter anführt, er habe als Aspirant beim Wagendienste, zu dem er seit 13. Juni 1891 für immer untauglich ist, bis jetzt an Taglohn 85 kr., an Meilengeld beim Lastenzuge 66 kr., beim gemischten Zug 53 kr. und beim Personenzug 40 kr. pro 100 Kilometer, was monatlich 24 bis 25 fl. macht, gehabt.

Vom 13. Juni 1891 bis 1. December 1891 zahlte ihm die Geklagte täglich bloss 22 kr., von da ab etwa durch fünf Monate täglich 51 kr., danach durch vier Monate täglich 55 kr. und vom 24. März 1892 täglich 1 fl.

Es entgingen dem Kläger demnach an Verdienst bis 1. December 1891 mindestens 100 fl., vom 1. December 1891 monatlich 25 fl. bis zur Rechtskraft des Urtheiles, vorausgesetzt, dass dem Kläger fortan 1 fl. ausbezahlt werden wird.

Weil der Kläger zu jeder Arbeit nunmehr unfähig ist, insbesondere zu jenen Arbeiten, die er bisher versehen hatte, verlangt derselbe von der Rechtskraft des Urtheiles an künftigen Gewinnstentgang monatlich 50 fl.

Zum Pflegen des Fusses brauche er jährlich vom 1. Januar 1891 mindestens 40 fl. und verlange 3000 fl. Schmerzensgeld, weil der Kläger während der ärztlichen Behandlung bis 1. December 1891 und von da ab infolge der angeführten Entzündungen über ein Jahr Schmerzen leidet und er überdies nicht nur körperlich verunstaltet, sondern auch zu vielen Berufsarbeiten unfähig ist.

Die geklagte Bahn gesteht im Allgemeinen die Thatumstände, betreffend den Unfall zu, ausgenommen den dem Zuge widerfahrenen Ruck, die Dauer und den Grad der Schmerzen, und bestreitet, dass der Unfall dann nicht geschehen wäre, wenn die Wagen auf die vom Kläger angeführte Weise zusammengestellt worden wären. Die Geklagte bestreitet

ferner die Höhe des Verdienstentganges, weiters formell auch ihr Verschulden, wie auch das Eintreten einer Ereignung nach dem Haftgesetze vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, und behauptet, dass sie zum Ersatze überhaupt nicht verpflichtet sei.

Im vorliegenden Rechtsstreite sind vor allem zwei Hauptpunkte zu erörtern und zu prüfen, und zwar die Substantiirung des Anspruches auf Ersatz im Allgemeinen und dann die Substantiirung der concret erhobenen Ansprüche im Besonderen.

Es handelt sich also vor allem um den Rechtsgrund, also um den Verpflichtungsgrund zum Schadenersatze nach dem XXX. Hauptstück des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches.

Der Kläger stützt den Anspruch auf Schadenersatz ausdrücklich auf das Verschulden der geklagten Bahn und begründet dies damit, dass er behauptet, sein Sturz sei dadurch veranlasst worden, dass bei dem Zuge nicht Wagen gleicher Gattung verwendet wurden, und überdies noch der breiteste in der Mitte eingefügt wurde. Denn wenn der Zug nur aus Waggons alten Systems mit Laufbrett und Haltstangen, an welchen man sich halten kann, und auf denen die Hand nicht ausrutscht, zusammengestellt gewesen wäre, oder wenn nur Wagen neuen Systems verwendet worden wären, welche unmittelbar durch die Plattform miteinander verbunden sind, so dass es nicht nothwendig gewesen wäre, während des Fahrens auf Stufen herunterzusteigen, oder wenn der breite Wagen neuen Systems am Ende gewesen wäre, so hätte der Unfall den Kläger nicht treffen können, da er nicht unter die Räder hätte kommen können.

Die Beweislast diesfalls hat der Kläger, weil die Zusammenstellung eines Zuges nicht als eine Ereignung im Sinne des Haftpflichtgesetzes aufgefasst werden kann, und dem Kläger die gesetzliche Vermuthung für das Verschulden der Bahn nach diesem Gesetze nicht zu Statten kommen kann.

Der Beweis aber, dass in jener Zusammenstellung des Zuges ein Verschulden der Bahn gelegen sei, ist aber dem Kläger nicht gelungen, denn die Sachverständigen haben einhellig das Gutachten dahin abgegeben, es sei nicht richtig, dass der Kläger bei gleichen Waggons alten Systems mit wagrechten Haltestangen sich hätte sicherer halten können, als bei angeblich senkrechten oder schiefen Haltestangen der Wagen neueren Systems, und es sei nicht richtig, dass nur

das Herunterrutschen den Absturz des Klägers zur Folge gehabt habe, ebenso sei es unrichtig, dass der Absturz des Klägers nicht leicht hätte geschehen können, wenn alle Waggons gleiche Haltestangen gehabt hätten.

Das Verschulden der Bahn durch jene Zusammenstellung des Zuges hat demnach der Kläger nicht bewiesen, es bleibt demnach nur noch zu untersuchen, ob ausser der Zusammenstellung des Zuges nicht eine Ereignung im Verkehre vorliegt.

Als eine solche könnte nur der Ruck, welchen die Waggons erhielten, aufgefasst werden, wenn auch der Kläger seinen Anspruch nicht ausdrücklich auf diesen Umstand basirt. Wenn dieser Ruck als eine Ereignung im Verkehre im Sinne des Haftpflichtgesetzes anzusehen wäre, dann würde es sich bloss um den Beweis desselben handeln, und im Falle des Gelingens desselben würde die Vermuthung für das Verschulden der Bahn platzgreifen, und es müsste dann die geklagte Bahn beweisen, dass die Ereignung durch eine vis major oder unabwendbare Handlung einer dritten Person oder durch Verschulden des Beschädigten verursacht wurde, welch letzteren Beweis die Geklagte auch versucht.

Der Kläger führt selbst an, dass die Ursache dieses Ruckes des Zuges der Umstand war, dass der Zug über den Wechsel fuhr.

Das Fahren auf einem Wechsel ist aber keine Ereignung im Sinne des Haftpflichtgesetzes, weil dasselbe zum ordentlichen Verkehre gehört, und ebenso wenig kann der durch einen solchen zum ordentlichen Verkehre gehörenden Umstand bewirkte Stoss als eine Ereignung im Sinne des Haftpflichtgesetzes angesehen werden, weil notorisch im ordentlichen Verkehre beim Auffahren auf den Wechsel regelmässig ein Stoss erzeugt wird; einen aussergewöhnlich starken Stoss hat aber der Kläger nicht behauptet.

Eine Ereignung im Verkehre wäre nur ein Vorfall, der nicht zum ordentlichen Verkehre einer Eisenbahn gehört.

Es fehlen demnach die Voraussetzungen zur Anwendung des § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, und es entfällt auch die Erörterung des von der Geklagten verursachten Beweises der Schuld des Klägers nach § 2 desselben Gesetzes.

Nachdem sonach dem Kläger weder nach den allgemeinen Vorschriften der §§ 1325 bis 1327 a. b. G. B., noch nach der Vorschrift des Haftpflichtgesetzes ein Anspruch auf Schadenersatz in abstracto zusteht, so ist auf die Prüfung

der Substantiirung der concreten Rechtsansprüche nicht weiter einzugehen.

Das O. L. G. Prag hat das Urtheil der ersten Instanz abgeändert und zu Recht erkannt:

1. Die Geklagte ist schuldig, dem Kläger infolge der ihm durch ihr Verschulden am 13. Juni 1891 während der Fahrt des Zuges 12 von G. nächst T. verursachten körperlichen Beschädigung bis zu seinem Tode den ihm entgehenden Verdienst, und zwar den Betrag von 80 kr. täglich, in monatlichen Decursivraten zahlbar, sammt 5 Procent Zinsen vom Tage der jeweiligen Fälligkeit bis zur Zahlung, binnen 14 Tagen bei Execution zu bezahlen, dies jedoch erst von dem Tage an, an welchem die Geklagte dem Kläger den Bezug der ihm für bisher seine anderweitige Verwendung in Diensten der Gesellschaft ausgezahlten Entlohnung einstellen oder der Kläger auf seine bisherige Anstellung bei der Geklagten verzichten würde;

2. die Geklagte ist ferner schuldig, dem Kläger aus demselben Anlass ein Schmerzensgeld von 3000 fl. sammt 5 Procent Zinsen vom Klagstage an zu bezahlen.

Mit den weiteren Ansprüchen wird Kläger abgewiesen.

Gründe:

Nach dem Gesetze vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, wird vermuthet, dass die Ereignung, durch welche die körperliche Verletzung des Klägers herbeigeführt worden ist, durch Verschulden der Eisenbahnunternehmung oder ihrer Bediensteten eingetreten sei.

Es liegt daher keineswegs, wie die erste Instanz annimmt, dem Kläger ob, diejenige Ereignung, welche die Ursache seines Unfalles gewesen ist, zu beweisen, vielmehr hat nach § 2 des bezogenen Gesetzes die belangte Eisenbahn die Verpflichtung, die gesetzliche Vermuthung zu entkräften, sohin das Verschulden des Klägers an der erlittenen Beschädigung zu beweisen.

Diesen Beweis hat die belangte Eisenbahnunternehmung nicht erbracht und ist daher im vorliegenden Falle die Haftpflicht derselben gegeben.

Die geklagte Eisenbahn will zwar ein Verschulden des Klägers darin erblicken, dass derselbe noch, während der Zug in Bewegung war und in die Station einfuhr, aus dem

Communicationswagen auf die Stiege heraustrat, was nach § 5 der Instruction für das Zugsbegleitungspersonal ausdrücklich verboten ist.

Allein mit Unrecht, denn nach Absatz 3 des vorcitirten § 5 ist nur das Betreten der Laufbretter und Verweilen auf denselben während der Einfahrt der Züge in die Stationen und während der Ausfahrt aus denselben verboten, und findet dieses Verbot seine Rechtfertigung darin, dass bei der Ein- und Ausfahrt der Züge die Gefahr einer Collision, einer auf dem, an der Aussenseite des Waggons angebrachten, Laufbrette stehenden Person mit den in den Stationen angebrachten, den Geleisen nahestehenden Gegenständen vorhanden ist, wogegen diese Gefahr bei der Fahrt auf offener Strecke ausgeschlossen, daher auch nach Absatz 1, § 5 der citirten Instruction das Uebersteigen von einem Laufbrett auf das andere bei der Fahrkartenrevision von dem Verbote ausgenommen ist.

Es kann daher im gegebenen Falle von einem instructionswidrigen Verhalten des Klägers schon darum keine Rede sein, weil zugestanden ist, dass der Kläger im Momente des Absturzes nicht auf dem Laufbrette, sondern auf der Stiege des Communicationswagens stand, auf welcher das Verweilen mit einer augenscheinlichen Gefahr nicht verbunden, daher auch nicht untersagt, vielmehr durch die dem Kläger obliegenden Pflichten des Amtes gerechtfertigt war, nachdem der Kläger sich bereit halten musste, behufs der ihm instructionsmässig obliegenden Abnahme der Fahrlegitimationen auf den anderen Waggon zu übersteigen. (Art. 18, lit. *A* und § 5 der Instruction für das Zugsbegleitungspersonal.

Zum Beweise der Einwendung, dass der Kläger durch sein eigenes Verschulden verunglückte, beruft sich die beklagte Eisenbahn ferner auf das aussergerichtliche Geständniss des Klägers (Protokoll vom 15. Juni 1891), wonach derselbe, als er auf der bezeichneten Stiege stand, in der linken Hand, mit welcher er sich an dem Geländer festhalten sollte, mehrere Fahrkarten hielt und infolge dessen an der freien Benützung seiner linken Hand gehindert war, ungeachtet ihm bekannt sein musste, dass man beim Uebersteigen von einem Waggon auf den anderen beide Hände frei haben müsse und behauptet die Geklagte, dass der Kläger infolge dieser Unvorsichtigkeit in dem Augenblicke, als er mit dem Fusse ausglitt, nicht im Stande war, sich an dem Geländer zu erhalten.

Aber selbst wenn dieser Umstand als erwiesen angenommen werden wollte, könnte doch hieraus ein Verschulden des Klägers nicht abgeleitet werden, weil ein solches dem Kläger im Hinblicke auf die Vorschrift des § 1297 a. b. G. B. nur in dem Falle zur Last gelegt werden könnte, wenn der Kläger aus dieser Handlung die Möglichkeit des ihm zugestossenen Unfalles voraussehen konnte, diese Annahme jedoch in dem concreten Falle ausgeschlossen erscheint, nachdem zwischen dem Halten der Fahrkarten in der einen Hand und dem Absturze von der Stiege des Waggons ein Causalnexus nicht gefunden werden kann.

Ein sonstiges Verschulden des Klägers wurde von Seite der belangten Eisenbahn nicht behauptet; die geltend gemachten Gründe sind aber dem Obenangeführten zufolge nicht geeignet, die belangte Eisenbahn von der Ersatzleistung im Sinne des § 2 des eingangs citirten Gesetzes zu befreien.

Die dem erstrichterlichen Urtheile zu Grunde liegende Anschauung, dass dem Kläger der Beweis obliege, dass der Unfall durch Verschulden der belangten Eisenbahn verursacht wurde, dass jedoch dieser Beweis dem Kläger nicht gelungen sei, und die hierauf gestützte unbedingte Abweisung der Klage erscheinen daher nicht begründet, stehen vielmehr mit der ausdrücklichen Bestimmung des Gesetzes in directem Widerspruche, weshalb das angefochtene Urtheil über Appellation des Klägers abzuändern und die Ersatzpflicht der belangten Eisenbahn im Principe auszusprechen war.

Nach § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, hat die belangte Eisenbahnunternehmung ihr Verschulden durch Leistung des Ersatzes nach Maassgabe der §§ 1325 bis 1327 des a. b. G. B. zu vertreten.

Durch die Amputation des rechten Fusses ist der Kläger zwar nicht zur Gänze erwerbsunfähig geworden, in jedem Falle ist er aber unfähig zur Ausübung seines bisherigen Dienstes (als Aspirant des Zugsbegleitungsdienstes), und ist ihm daher nach § 1325 a. b. G. B. der nachweisbar entgangene und der künftig entgehende Verdienst zu ersetzen.

Anlangend den künftig entgehenden Verdienst hat der Kläger zur Zeit des Unfalles einen täglichen Lohn von 85 kr. bezogen. Nach dem Unfalle hat die geklagte Eisenbahngesellschaft den Kläger in ihren Diensten belassen und ihn anderweitig verwendet, und es ist zugestanden, dass dem Kläger seit 1. December 1891 der bisherige Lohn im Betrage von

85 kr. täglich ungeschmälert ausbezahlt, seit 29. März 1892 auf den Betrag von 1 fl. täglich und späterhin, und zwar seit 1. October 1892 auf den Betrag von 1 fl. 20 kr. täglich erhöht wurde, und dass der Kläger diesen Lohn weiter fortbezieht.

Dadurch erscheint der Kläger hinsichtlich seiner Ansprüche auf Ersatz des Verdienstentganges seit 1. December schadlos gestellt, weil ihm seit 1. December 1891 sein bisheriger, seit 29. März 1892 aber sogar ein höherer Lohn ausbezahlt wurde, als er zur Zeit des Unfalles bezog, und sein Anspruch auf Ersatz von weiteren 25 fl. monatlich seit 1. December 1891 bis zur Rechtskraft des Urtheiles und von da ab auf Leistung einer in monatlichen Anticipativraten zu 50 fl. zahlbaren, daher seinen gegenwärtigen Lohn übersteigenden Entschädigung, welchen Anspruch der Kläger darauf stützt, dass ihm Meilengelder in diesem Betrage entgangen sind, beziehungsweise künftig entgehen werden, im Gesetze nicht begründet ist, zumal die Meilengelder kein stabiles, sondern nur ein zufälliges Entgelt bilden, welches dem Kläger nur im Falle seiner Verwendung als Zugsbegleiter gebührt und welches sich nur als ein Ersatz für die dem Eisenbahnbediensteten durch die Abwesenheit von seinem regelmässigen Wohnorte verursachten Mehrausgaben, somit als eine Art von Fall zu Fall zu entrichtender Theuerungsbeitrag darstellt, und dem Kläger überdies im Falle seiner anderweitigen Verwendung ein Anspruch auf Meilengelder nicht zustand, daher dieselben auch nicht als ein dem Kläger entgangener Verdienst in Anschlag gebracht werden können.

Es war sonach dem Kläger nur für den Fall, dass die belangte Eisenbahngesellschaft ihn entlassen und die fernere Auszahlung des ihm bisher ausbezahlten Lohnes verweigern oder der Kläger, sei es, um sich seine materielle Lage zu verbessern, oder als zum Versehen des ihm zugewiesenen Dienstes infolge seines körperlichen Gebrechens nicht geeignet, oder aus sonstigen anderen Gründen auf seine gegenwärtige Anstellung bei der belangten Bahn verzichten sollte, ein Ersatz für den künftigen Erwerbsentgang zuzusprechen, und dieser Verdienstentgang unter Zugrundelegung des dem Kläger zur Zeit des Unfalles gebührenden Lohnes mit dem Betrage von 80 kr. täglich zu bemessen, weil der Kläger durch seine Verstümmelung in seiner Erwerbsfähigkeit zwar in grossem Maasse behindert, gleichwohl aber nicht zur

Gänze erwerbsunfähig geworden, daher in der Lage ist, im Falle seiner Entlassung oder im Falle seiner freiwilligen Verzichtleistung auf die bisherige Versorgung, sich noch einen Erwerb zu verschaffen.

Insoweit daher die Ansprüche des Klägers den mit 80 kr. täglich bemessenen Verdienstentgang übersteigen, war die Klage abzuweisen und in dieser Richtung das erstrichterliche Urtheil zu bestätigen.

In gleicher Weise wurde der Kläger mit dem Begehren um Zuerkennung des Verdienstentganges für die Zeit vom 13. Juni 1891 bis 1. December 1891 im Betrage von 200 fl. und um Verhaltung der belangten Eisenbahn zur Zahlung eines jährlichen Betrages von 40 fl. zur Deckung der Kosten des verstümmelten Fusses mit Recht abgewiesen, und das erstrichterliche Urtheil sohin auch in diesem Punkte bestätigt, weil die dem Kläger während dieser Zeit von Seite der belangten Eisenbahn gewährten Unterstützungen mehr ausmachen als sein Taglohn per 85 kr. betrug, und weil andererseits keineswegs bewiesen ist, dass dem Kläger im Laufe der Zeit durch die Pflege des verstümmelten Fusses irgend welche Heilungskosten überhaupt, geschweige denn solche im Betrage von 40 fl. jährlich verursacht werden.

Dagegen erscheint der Anspruch auf ein Schmerzensgeld im Gesetze (§ 1325 des a. b. G. B.) begründet und der von dem Kläger angesprochene Betrag den Umständen des concreten Falles angemessen, weshalb dem Kläger der ganze eingeklagte Betrag zuzuerkennen war.

Schliesslich wurde ausgesprochen, dass die dem Kläger auf Lebensdauer zugesprochene Entschädigung von 80 kr. täglich nicht, wie klägerischerseits begehrt wird, in monatlichen Anticipativraten, sondern in monatlichen Decursivraten zu entrichten ist, weil der Anspruch des Klägers auf diese tägliche Entschädigung mit dem Tode desselben erlischt, daher auch nur bis zum Todestage zu berechnen und auszuzahlen ist.

Der O. G. H. hat die ausserordentliche Revisionsbeschwerde des Klägers als unzulässig zurückgewiesen, der ordentlichen Revisionsbeschwerde der geklagten Eisenbahn aber keine Folge gegeben, und das oberlandesgerichtliche Urtheil in dessen das erstrichterliche Urtheil abändernden Theilen, unter Verweisung auf dessen Begründung bestätigt, wobei noch bemerkt wurde, dass in dem Betreten der Stufen

des Communicationswagens kein Verschulden des Klägers erblickt werden kann, da es erklärlich ist, dass der Kläger, welcher, nach der eigenen Angabe der Geklagten, eine bedeutende Anzahl von Karten zu revidiren und diese Revision erst unmittelbar vor der Einfahrt des Zuges in die Station beendigt hatte, darauf Bedacht sein musste, möglichst bald in den nächsten Wagen zu gelangen, um den in dieser Station aussteigenden Passagieren, wie es sein Dienst vorschrieb, noch vor dem Verlassen des Waggons die revidirten Karten abzunehmen.

Nr. 44.

Die Frage, ob eine körperliche Verletzung im Eisenbahnverkehre sich ereignete, ist nicht im Incidenzstreite wegen der Zuständigkeit des Gerichtes, bei dem die Klage eingebracht wurde, sondern mit der Hauptsache zu entscheiden. Das Gesetz vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, ist bezüglich der Eisenbahnbediensteten durch das Gesetz vom 20. Juli 1894, R. G. Bl. Nr. 168, nicht zur Gänze aufgehoben.

(Entscheidung des O. G. H. vom 14. October 1896, Z. 11059; Bestätigung der Entscheidung des O. L. G. Lemberg vom 21. Juli 1896, Z. 17129, Abänderung des Bescheides des L. G. als H. G. Lemberg vom 27. Juni 1896, Z. 38789.)

Josef Ch., Thorwächter in der Station Z., wurde am 15. Mai 1895 bei Füllung eines Fasswagens mit Wasser beschädigt und belangte am 3. März 1896 das Eisenbahnärar vor dem L. G. als H. G. Lemberg auf Schadenersatz auf Grund des Haftpflichtgesetzes.

Die Finanzprocuratur machte die Incompetenzeinwendung geltend und führte aus, dass die Klage nicht beim Handelsgerichte, sondern vor dem gewöhnlichen Gerichtsstande auszutragen wäre, umsomehr als das angerufene Gericht, in der Anschauung, dass das Gesetz vom 5. März 1869, R. G: Bl. Nr. 27, rücksichtlich der Eisenbahnbediensteten durch den Art. VII des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R. G. Bl. Nr. 168, aufgehoben worden sei, die Klage zum schriftlichen statt zum summarischen Verfahren decretirte. Die Finanzprocuratur hob weiters hervor, dass der klägerische Anspruch sich zur Verhandlung nach dem Gesetze vom 5. Mai 1869 schon deshalb nicht eigne, weil die angebliche körperliche Verletzung sich bei Füllung des zur Feuerlöschung bestimmten Fasswagens und nicht im Verkehre der Eisenbahn ereignete, dass ferners die Bestimmungen des Unfallversicherungsgesetzes, welches mit dem Gesetze vom 20. Juli 1894, R. G. Bl. Nr. 168, auf die gesammten Betriebe der Eisenbahnen ausgedehnt wurde,

und dem zufolge die Eisenbahnbediensteten, zu welchen auch Kläger gehört, für Unfälle versichert sind, auf die Eisenbahnbediensteten umsoweniger Anwendung finden können, als dieselben ohnehin nach dem Gesetze vom Jahre 1894 rücksichtlich der Berechnung des Schadenersatzes besser gestellt erscheinen.

Das Gericht erster Instanz schloss sich der Anschauung der Geklagten an und hat der Incompetenzeinwendung stattgegeben, weil bei dem Umstande, als Kläger selbst zugegeben hat, dass er bei der Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen versichert sei, das Gesetz vom Jahre 1869 nicht anwendbar und demnach das L. G. als H. G. nicht zuständig sei.

Ueber Recurs des Klägers hat das O. L. G. Lemberg den erstrichterlichen Bescheid abgeändert, die Incompetenzeinwendung zurückgewiesen und der belangten Seite den Kostenersatz auferlegt, weil selbst auf den Fall, dass Kläger bei der Unfallversicherungsanstalt versichert wäre, das L. G. als H. G. zuständig sei, zumal die Eisenbahnanstalt im Grunde § 272 H. G. und § 38 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuche Handelsgeschäfte betreibe, und die Frage, ob die Verletzung im Eisenbahnverkehre geschah, zum Meritum der Sache gehöre.

Der O. G. H. hat dem Revisionsrecurse des Eisenbahnärars keine Folge zu geben und die oberlandesgerichtlichen Reformatentscheidung zu bestätigen befunden, und dies in Erwägung, dass nach § 1 des Hofdecretes vom 7. November 1820, J. G. S. Nr. 1714 (beziehungsweise vom 25. Januar 1822, J. G. S. Nr. 1832) die Einwendung, dass dem Richter in der anhängigen Rechtssache die Gerichtsbarkeit nicht zustehe, allein, und ohne die Hauptsache zu berühren, anzubringen sei, dass daher die Frage, ob die körperliche Verletzung des Klägers im Eisenbahnverkehre geschah, nicht in diesem Incidenzstreite, wohl aber bei Entscheidung der Sache selbst zu lösen ist, dass ferner der Kläger nicht bloss die Zahlung einer Lebensrente, sondern auch die Entschädigung für die Krankheitskosten und das Schmerzensgeld begehrt, sowie dass das Gesetz vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, durch das Gesetz vom 20. Juli 1894, R. G. Bl. Nr. 168, nicht zur Gänze aufgehoben ist und überdies Kläger ausdrücklich leugnete, dass er bei der genossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahn ver-

sichert sei, sowie schliesslich, dass nach dem Gesetze vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, die Klage bei dem L. G. als H. G. in Lemberg anzubringen war.

Nr. 45.

Im § 68 des B. R. vom 10. August 1874 ist der Umfang der Entschädigung, welche die Eisenbahn im Falle der Beschädigung eines Frachtgutes zu leisten hat, bezeichnet und ist darüber hinaus aus dem Art. 395 H. G. B. — den Fall böswilliger Handlungsweise abgesehen — nichts anzusprechen. Es können daher in solchen Fällen insbesondere auch keine Ansprüche auf Ersatz von Zeitverlust, Reisespesen von Auslagen für Advocaten, Urgenzen, Telegramme u. s. w. gestellt werden.

(Entscheidung des O. G. H. vom 21. October 1896, Z. 10643; Bestätigung der Entscheidung des O. L. G. Wien vom 2. Juli 1896, Z. 8565; Abänderung des Urtheiles des G. H. Wien vom 17. April 1896, Z. 73893.)

Der Kaufmann Jakob S. gab am 5. Februar 1892 in der Station L. der St.-Bahn 500 Stück Rinderhäute an Georg G. in Sz. R. auf. Dieselben langten am Bestimmungsorte erst am 10. Januar 1893, und zwar in gänzlich verdorbenem Zustande an. Der Empfänger verweigerte deshalb die Annahme und liess über den Thatbestand und den Schaden ein notarielles Protokoll unter Beiziehung von Sachverständigen aufnehmen. Die Häute wurden sodann vom Bevollmächtigten des Jakob S., Moriz S., gegen Berichtigung der darauf lastenden Gebühren bezogen und über die rumänische Grenze geschafft.

Der Absender Jakob S. klagte sodann die St.-Bahn auf Ersatz des mit 3561 fl. 33 kr. bezifferten Schadens, sowie auf Bezahlung von 5 Procent Zinsen vom Klagstage an.

Das H. G. Wien entschied, dass dem Klagebehren nicht stattzugeben sei und der Kläger schuldig sei, der Geklagten die Gerichtskosten zu bezahlen.

Gründe:

Die seitens der Geklagten geltend gemachte Einwendung der mangelnden activen Klagslegitimation erscheint nicht haltbar, da zwischen dem Kläger und der die Transport besorgenden Bahnanstalt ein directes durch den Frachtvertrag begründetes Rechtsverhältniss zu Stande gekommen ist, Kläger zudem im Besitze des Frachtbriefes ist, und der im Frachtbrief bezeichnete Empfänger, welcher gemäss Art. 405 H. G. B., allerdings aus eigenem Rechte, die Bahn zu belangen befugt ist, auf dieses Recht jedoch durch Nichtannahme der Waare und Rückgabe des Frachtbriefes an den Kläger verzichtet hat.

Ebenso ist es mit Rücksicht auf das Vorgesagte irrelevant, ob der Adressat die Gefahr während des Transportes der Waare zu tragen hatte, was die geklagte Partei durch Berufung auf die Factura darthun will.

Auch auf die weitere Einwendung der Geklagten, dass die im Processe erwähnten Häute durch die Kläger selbst verladen wurden, somit gemäss § 67. Abs. 7 des B. R. vom 10. Juni 1874, die Bahnverwaltung nur für den nachweislich durch ihr oder ihrer Leute Verschulden verursachten Schaden hafte, konnte kein Bedacht genommen werden, weil Kläger den Umstand, dass er selbst die Verladung der Häute besorgt habe, widersprochen hat, aus dem Frachtbriefe letzterer Umstand nicht ersichtlich, und ein Beweis hierüber geklagterseits nicht erbracht ist.

Den Umstand, dass die Häute im trockenen Zustand in L. bei der Bahn aufgegeben wurden, hätte allerdings der Kläger zu erweisen, allein der hierüber durch das dem Frachtbrief angeheftete Zeugniss des städtischen Thierarztes Josef N., sowie durch dessen Zeugenaussage angebotene Beweis war nicht zu berücksichtigen, weil diese Beweismittel ohne Legungsbewilligung erst in der Replik vorgebracht wurden.

Es hätte also diesfalls höchstens der in der Replik angebotene Beweis durch den negativen referiblen Haupteid Bedeutung.

Die weitere Berufung der geklagten Partei, dass der durch das Notariatsprotokoll geführte Beweis durch Sachverständige über die Beschädigung und Entwerthung der Häute bei ihrer Ankunft in Sz. R. nur für das Verhältniss zwischen dem Kläger als Absender der Waare und Georg G. als Adressaten allenfalls als maassgebend angesehen werden könne, ist nicht begründet, weil der einmal durch Sachverständige festgestellte Zustand einer Waare auch der Bahnverwaltung gegenüber von Wirksamkeit erscheint.

Allein die Sachverständigen wurden nicht vor dem Augenscheine beeidigt, und es ist auch aus dem Notariatsprotokolle nicht ersichtlich, dass dieselben etwa gemäss § 48 Einf.-Ges. zum H. B. bereits ständig bestellte Sachverständige gewesen seien. Ebenso wenig ist auch dargethan, dass etwa nach ungarischem Rechte eine Beeidigung der Sachverständigen im vorliegenden Falle nicht erforderlich gewesen wäre. Die erst in der Replik ohne Legungsbewilligung beantragte Einvernahme der Sachverständigen als Zeugen erscheint aber unzulässig.

Was endlich die geklagterseits erhobene Einwendung der Verjährung anbetrifft, so erscheint dieselbe nicht gerechtfertigt, weil das Gut ja nicht in Verlust gerathen, sondern lediglich eine Werthminderung und Beschädigung erlitten hat und laut Notariatsprotokoll offenbar erst nach dem 20. Januar 1893 bezogen wurde, demnach die am 9. Januar 1894 eingebrachte und infolge hiergerichtlicher Weisung vom 14. Januar 1894 reproducirte Klage gemäss § 64, Abs. 5 des B. R., als rechtzeitig überreicht erscheint.

Dagegen war das Klagebegehren aus folgenden Gründen abzuweisen. Nach dem klägerischen Zugeständnisse und nach dem Notariatsprotokolle ist es zweifellos, dass die Waare vom klägerischen Bevollmächtigten Moriz S. bezogen wurde, sowie dass die Fracht bezahlt worden ist. Nach Art. 400 H. G. und § 64, Abs. 4 des B. R., erlischt aber durch Annahme des Gutes und Bezahlung der Fracht jeder Anspruch wider die Eisenbahn. Kläger kann sich in dieser Richtung nicht darauf berufen, dass die Annahme von Seiten des Adressaten verweigert worden sei, denn nach Art. 402 H. G. und § 59, Abs. 1 und 2 des B. R., konnte, nachdem zugestandenermaassen der Frachtbrief bereits am 10. Januar 1893 dem Adressaten Georg G. zugekommen war, die Bahnverwaltung das Gut nur über Anweisung der Adressaten einer anderen Person als dem letzteren ausfolgen. Die zugegebene Weiterführung der Häute durch den Kläger konnte also nur infolge einer Anweisung des Georg G. an die Bahnverwaltung möglich sein, und gilt das Gut sohin der Bahn gegenüber als angenommen. Die Verfällung des abgewiesenen Klägers in die Gerichtskosten beruht auf § 24 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69.

Ueber Appellation des Klägers hat das O. L. G. Wien die erstinstanzliche Entscheidung theils zu bestätigen, theils abzuändern und demnach zu erkennen befunden:

1. Das Klagebegehren habe bezüglich des für Zeitverlust des Georg G., dann für Urgenzen, Telegramme und Frachtspesen angesprochenen Betrages per 30 fl., bezüglich der den Sachverständigen angeblich bezahlten 30 fl., bezüglich der dem Advocaten angeblich bezahlten 25 fl., bezüglich der an Taglöhner angeblich bezahlten 4 fl., bezüglich der dem königl. ungarischen Notar Dr. Stefan G. angeblich bezahlten 49 fl. 19 kr., und bezüglich der angeblichen Reisespesen des klägerischen Bevollmächtigten Moriz S. verausgabten 276 fl. 40 kr. sammt zugehörigen Zinsen nicht statt.

2. Bezüglich des Restes der eingeklagten Forderung per 414 fl. 59 kr. werden die vom Kläger angebotenen Zeugenbeweise zugelassen.

3. Die Entscheidung über die Gerichtskosten, in welche auch die jetzt verzeichneten Appellationskosten einzubeziehen sind, wird bis zum Endurtheile aufgeschoben.

Hiernach liegt dem Kläger ob, die ihm sententionirten Zeugenbeweise so gewiss binnen 14 Tagen nach Zustellung dieses Urtheiles anzubieten, widrigens der nicht angetretene Beweis erloschen sein soll.

Gründe:

Die Bestätigung des erstrichterlichen, das Klagebegehren zur Gänze abweisenden Urtheiles bezüglich des in der hierortlichen Sentenz specificirten Theilbetrages von 414 fl. 59 kr. geschah in der Erwägung, dass der Umfang der Entschädigung, welche der Beschädigte in Fällen wie der vorliegende rechtlich ansprechen darf, im § 68 des B. R. vom 10. Juni 1874 maassgebend bezeichnet und darüber hinaus aus dem Art. 395 H. G. B. überhaupt nichts zuzuerkennen ist, dass übrigens das von dem königl. ungarischen Notar Dr. G. auf Veranlassung eines an diesem Processe nicht betheiligten Dritten mit den von diesem Dritten vorgeschlagenen nicht beeideten Sachverständigen ohne Zuziehung eines Vertreters der jetzt Geklagten aufgenommene Protokoll im Bestande der §§ 187 und 194 der a. G. O. nicht beweiskräftig, der einschlägige Kostenaufwand also unter den § 24 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 6, nicht subsummirbar ist und dass der angebliche Reisespesenaufwand des Moriz S. zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung vollends unnöthig erscheint, da nach Art. 348 H. G. Georg G. verpflichtet war, für die einstweilige Aufbewahrung der Waare zu sorgen und die ihm bezüglich derselben vom Kläger ertheilten Weisungen zu befolgen. Die Abänderung des erstrichterlichen Urtheiles bezüglich des verbleibenden Restes der eingeklagten Forderung und die Zulassung der darauf sich beziehenden, vom Kläger angebotenen Zeugenbeweise erfolgte in der Betrachtung, dass das Ergebniss dieser Beweise für die Entscheidung über den Rest der eingeklagten Forderung von unverkennbarer Wichtigkeit sein kann, da ja die geklagterseits erhobene Einwendung, der dem

Kläger mangelnden Legitimation zur Klage, sowie die der bereits eingetretenen Verjährung seiner Ansprüche vom ersten Richter bereits erfolgreich widerlegt worden ist, die Behauptung des Geklagten und nach ihm des ersten Richters, wonach wegen Annahme der Waare und Bezahlung der Fracht seitens des Georg G. nach Art. 408 H. G. B. und § 64, Abs. 4 des B. R. der in Frage kommende Rechtsanspruch erloschen sein soll, aber in der dermaligen Sachlage keine stichhältige Begründung findet.

Der O. G. H. hat der ausserordentlichen Revisionsbeschwerde des Klägers gegen Punkt 1 des obergerichtlichen Erkenntnisses keine Folge zu geben, die Revisionsbeschwerde beider Theile gegen die Punkte 2 und 3 desselben Erkenntnisses als gesetzlich unzulässig zurückzuweisen befunden, ferner zur Antretung der im obergerichtlichen Erkenntnisse zugelassenen Zeugenbeweise eine neuerliche vierzehntägige Frist, von Zustellung dieses Urtheiles an gerechnet, ertheilt, und zwar in der Erwägung, dass der ausserordentlichen Revisionsbeschwerde des Klägers gegen Punkt 1 des obergerichtlichen Urtheiles, womit die daselbst specificirten Entschädigungsansprüche zusammen per 414 fl. 59 kr. in theilweiser Bestätigung des erstrichterlichen Urtheiles unbedingt abgewiesen worden sind, keine Folge gegeben werden konnte, weil eine — übrigens vom Kläger selbst nicht behauptete — Nullität oder offenbare Ungerechtigkeit in diesem abweisenden Spruche nicht zu erkennen ist, die Voraussetzungen des Hofdecretes vom 15. Februar 1833, Nr. 2593 J. G. S., daher nicht vorliegen, weil vielmehr dieser Spruch aus den dem Gesetze und der Sachlage entsprechenden obergerichtlichen Gründen, sowie deshalb gerechtfertigt ist, weil seitens des Klägers ein böswilliges Vorgehen der Bahnverwaltung oder ihrer Organe keineswegs dargethan wurde, die Bestimmung des § 68, letzter Absatz des Betriebsreglements, und des Art. 396, letzter Absatz H. G., daher in diesem Falle keine Anwendung finden, dann in Erwägung, dass die Revisionsbeschwerde beider Theile gegen das sub Punkt 2 des obergerichtlichen Urtheiles in Ansehung des restlichen eingeklagten Betrages geschöpfte Beiurtheil und folglich auch gegen den sub 3 hinsichtlich der Kosten erster und zweiter Instanz ergangenen dilatorischen Ausspruch gemäss § 17 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, unzulässig erscheint, zumal eine diesfalls etwa unterlaufene Nullität von

keinem Theile behauptet wird und auch thatsächlich nicht vorliegt.

Nr. 46.

Gesetzkraft der Verordnung des Ministeriums des Innern, der Finanzen, der Justiz und des Handels vom 2. Januar 1859, R. G. Bl. Nr. 25. Entschädigungsansprüche gegen eine bereits bestehende Eisenbahn wegen Beschränkung des Bergbaues im Interesse des Bahnbetriebes. Verjährung derartiger Ansprüche.

(Entscheidung des O. G. H. vom 22. October 1896, Z. 9668; Bestätigung der Entscheidungen des L. G. Prag vom 29. Februar 1896, Z. 4023 und des O. L. G. Prag vom 19. Mai 1896, Z. 16894.)

Die Besitzer der Ottomar I. und Anna II. Braunkohlengruben in D., G. v. S. und Consorten, ersuchten um die Bewilligung zur Unterfahrung des Bahnhörpers der B.-Eisenbahn im Kilometer 182 und 183, in der Gemeinde D., mit zwei Grubenmaassen und um die Bestimmung der Abbaugrenzen gegen denselben. Die k. k. böhmische Statthalterei hat auf Grund der am 26. October 1888 vorgenommenen commissionellen Erhebungen unter Zuhandnahme des Situationsplanes, mit Erlass vom 14. Januar 1889, Z. 12044, die Entscheidung dahin gefällt, dass die Unterfahrung des Bahnkörpers zwischen Kilometer 182·8 und 183·0 mit zwei Grubenstrecken im Anna II. Grubenmaasse bewilligt wird.

Die Statthalterei hat ferner die Richtung und Dimensionen, wie diese beiden Strecken vorgetrieben werden sollen, näher bestimmt, und angeordnet, dass unterhalb des Bahnkörpers und 6 Meter beiderseits desselben beide Strecken in der im erwähnten Erlasse näher bezeichneten Art und Weise in Ziegelmauerung zu setzen, beide Strecken aber auf der ganzen Länge dieses Sicherheitspfeilers mit brandsicherem Erdmaterial vollständig zu versetzen sind, und dass ferner in den Grubenmaassen Anna II. und Maria I. jede wie immer geartete Kohlengewinnung durch Streckenauffahrung oder Abbau, mit Ausnahme jener, welche durch den eben gestatteten Streckenvortrieb bedingt ist, unterhalb des Bahnkörpers der B.-Bahn, sowie auf eine Entfernung von 20 Meter westlich und 25 Meter östlich vom Fusse der Bahnböschung, beziehungsweise vom äussersten Rande derselben zu unterbleiben hat.

Endlich wurde in jenem Statthaltereierlasse bestimmt, dass etwaige aus der Durchführung dieser Sicherheits-

vorkehrungen erwachsende Entschädigungsansprüche von der Bergbauunternehmung gemäss § 8 der Ministerialverordnung vom 2. Januar 1859, R. G. Bl. Nr. 25, strittigen Falles auf dem Rechtswege geltend zu machen sind.

Die in diesem Statthaltereierlasse überdies enthaltene Verfügung, dass die Kosten dieser im Interesse der öffentlichen Sicherheit gepflogenen Verhandlung die B.-Bahn als die jüngere im Felde zu tragen habe, wurde vom Ministerium des Innern im Einvernehmen mit dem Handels- und Ackerbauministerium über Recurs der genannten Bahnverwaltung aufrecht erhalten.

Nach vorausgegangener Correspondenz des Vertreters der Bergwerksbesitzer mit der Generaldirection der B.-Bahn, und nachdem seitens der Bevollmächtigten der Bahnverwaltung die Kunstschachtgrube bei D. befahren, an verschiedenen Grubenpunkten die Flötzprofile in ausgeführten Ueberhöhen gemessen und die Kohlenmächtigkeit an diesen Stellen geprüft und von den Vertretern der geklagten Eisenbahn brieflich anerkannt worden war, wurde über Ansuchen der Bergwerksbesitzer mit dem Bescheide des B. G. Karlsbad, Z. 20240 ex 1891, der Beweis zum ewigen Gedächtnisse mit Zuziehung von Sachverständigen darüber zugelassen, „dass und welcher Schade den Einschreitern mit dem Erlasse der k. k. Statthalterei vom 14. Januar 1889, Z. 120041, aufgetragenen Stehenbleiben der in diesem Erlasse bestimmten Kohlenpfeiler in den Grubenmaassen Ottomar I. und II., Anna II., Maria I. und II. bei D. unterhalb des Bahnkörpers der B.-Bahn erwächst".

Auf Grund dieser thatsächlichen Umstände wurde von G. v. S. und Consorten als Rechtsnachfolgern ihrer Vorbesitzer und als gegenwärtigen Besitzern der Ottomar I. und Anna II. Grubenmaassen an Entschädigung für die zum Vortheile der geklagten Bahn unabgebaut belassenen Theile des Kohlenpfeilers im Ottomar I. und Anna II. Grubenmaasse der im Jahre 1891 und 1892 fällig gewordene Theilbetrag per 1554 fl. 87 kr. mit 5 Procent Verzugszinsen seit dem 1. Januar 1892 und 1751 fl. 32 kr. mit 5 Procent Verzugszinsen seit dem 1. Januar 1893, sowie auch der Ersatz der Kosten des durchgeführten Sachverständigungsbeweises zum ewigen Gedächtnisse per 607 fl. 42 kr. begehrt.

Von der geklagten Eisenbahngesellschaft wurden gegen diese Klage nachstehende Einwendungen erhoben:

1. Dass die Klage überhaupt unzulässig ist, da von der geklagten Eisenbahngesellschaft ein Schade nicht verursacht und zugefügt wurde, und ohne Verschulden von einem Schaden nicht gesprochen werden kann;

2. dass die Klage ihrem Inhalte nach jedenfalls verfrüht ist;

3. dass dieselbe sich ihrem Wortlaute nach als Entschädigung darstellt, und als solche nach § 1489 verjährt ist;

4. dass die Klage, abgesehen von den Einwendungen, eine pluris petitio enthält, da der Kohlenpfeiler zum Schutze der Bahn im Ottomar I Grubenmaasse, dessen Entschädigung mit 1457 fl. 24 kr. eingeklagt wird, behördlich nicht festgesetzt wurde.

Das L. G. Prag entschied, dass die B.-Bahn schuldig sei, den Klägern an Entschädigung für den zum Vortheile der geklagten Bahn unabgebaut belassenen Theil des Kohlenpfeilers im Ottomar I. und Anna II. Grubenmaasse, die im Jahre 1891 und 1892 fällig gewordenen Theilbeträge per 1554 fl. 87 kr. und 1567 fl. mit 5 Procent Verzugszinsen von diesen beiden Beträgen seit dem Klagstage, d. i. dem 19. Juni 1893, dann die verhältnissmässigen Kosten dieses Streites im Betrage von 810 fl. 45 kr., sowie die von den Klägern bezahlten Commissionskosten und Sachverständigengebühren des durchgeführten Beweises zum ewigen Gedächtnisse per 607 fl. 42 kr. binnen vierzehn Tagen bei sonstiger Execution zu bezahlen.

Bezüglich des weiter eingeklagten Betrages pro 1892 per 184 fl. 32 kr. nebst 5 Procent Verzugszinsen hiervon vom 1. Januar 1893, dann bezüglich der beanspruchten Zinsen vom Theilbetrage per 1554 fl. 87 kr. vom 1. Januar 1892 bis zum 18. Juni 1893 und vom Theilbetrage per 1567 fl. vom 1. Januar 1893 bis zum 18. Juni 1893 wird die Klage und deren Schlussbitte abgewiesen.

Gründe:

Die von der geklagten Bahngesellschaft angeführten Einwendungen erscheinen gesetzlich nicht begründet, denn:

ad 1. Die Kläger, welche mit dem Statthaltereierlasse vom 14. Januar 1889, Z. 120041, bezüglich etwaiger aus den oben angeführten Sicherheitsvorkehrungen erwachsenden Ent-

schädigungsansprüchen gemäss § 8 der Ministerialverordnung vom 2. Januar 1859, R. G. Bl. Nr. 25, auf den Rechtsweg gewiesen worden sind, stützen ihre Klage auf diese Ministerialverordnung und auf die Vorschrift des § 365 a. b. G. B., indem es sich im vorliegenden Falle um eine Enteignung aus öffentlichen Rücksichten handelt. Die geklagte Eisenbahnunternehmung setzt dem entgegen, dass die Ministerialverordnung vom 2. Januar 1859, deren Gesetzkraft sie übrigens anzweifelt, im § 7 eine Entschädigungspflicht des Eisenbahnunternehmers der Bergbauunternehmung gegenüber, welche sich eine Beschränkung ihres Betriebes zu Gunsten der Eisenbahn gefallen lassen muss, nur für den Fall normirt, wenn eine Collision in dieser Hinsicht zwischen einer projectirten Eisenbahn und einem bereits bestehenden Unternehmen eintritt. Dies sei jedoch hier nicht der Fall, denn die B.-Bahn steht bereits seit dem Jahre 1871 über dem fraglichen Grubenfelde im Betriebe, und es könne daher nur der § 8 jener Ministerialverordnung hier Anwendung finden, inhaltlich dessen sich der Bergwerksbesitzer diejenigen Beschränkungen gefallen lassen muss, welche die ungestörte Erhaltung und Benützung einer in öffentlicher und volkswirthschaftlicher Hinsicht wichtigen Eisenbahn nach dem von der zuständigen Verwaltungsbehörde erlassenen Erkenntnisse als unumgänglich nothwendig erscheinen lässt, die Frage, ob und welche Entschädigung in diesem Falle dem Bergbauberechtigten zusteht, jedoch vom Gerichte nach Maassgabe der bestehenden Gesetze zu entscheiden ist. In letzterer Beziehung können jedoch nur das allgemeine Berggesetz vom 23. Mai 1854 und das allgemeine bürgerliche Gesetzbuch in Betracht kommen. Keines dieser beiden Gesetze enthalte jedoch eine diese Entschädigungspflicht normirende Vorschrift. Nach §§ 106 und 107 allgemeines Berggesetz sei es vielmehr zweifellos, dass innerhalb eines Grubenfeldes auch nach dessen Verleihung mit obrigkeitlicher Bewilligung Gebäude, Wasserleitungen und andere Anlagen errichtet werden können, und dass der Bergwerksbesitzer für Beschädigungen derselben verantwortlich ist, und nach §§ 220, 221 und 222 citirtes Gesetz hat die Behörde, wenn die Sicherheit der Personen, Gebäude oder Anlagen durch den Bergbaubetrieb gefährdet ist, die erforderlichen Sicherheitsmaassregeln anzuordnen, welchen sich der Bergwerksbesitzer fügen muss, ohne einen Ersatz beanspruchen zu können.

Aber auch nach dem allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuch könne von einer Schadenersatzpflicht keine Rede sein, weil das Verschulden fehlt, die Festsetzung des Schutzpfeilers über Ansuchen der Kläger, beziehungsweise ihrer Rechtsvorgänger erfolgt ist, und den Klägern, beziehungsweise ihren Rechtsvorgängern nur jene Grenze gezogen worden ist, welche der Eigenthümer bei Ausübung seines Eigenthumsrechtes gemäss § 364 a. b. G. B. nicht überschreiten darf, während die geklagte Eisenbahn nur von ihrem Rechte des concessionsmässigen Betriebes Gebrauch gemacht hat, und daher gemäss § 1305 a. b. G. B. für den daraus für einen Anderen etwa entspringenden Nachtheil nicht verantwortlich werden kann.

Was nun zunächst die Ministerialverordnung vom 2. Januar 1859, R. G. Bl. Nr. 25, betrifft, so ist dieselbe vor der Wirksamkeit des Staatsgrundgesetzes vom 20. October 1860, R. G. Bl. Nr. 226 (Octoberdiplom), erlassen und im Reichsgesetzblatt ordnungsmässig publicirt worden, dieselbe erhielt dadurch Gesetzkraft, und es ist kein Grund vorhanden, dieser seither in zahlreichen Entscheidungen der Gerichts- und Verwaltungsbehörden angewendeten Verordnung die Giltigkeit abzusprechen (§ 7 St. G. G. vom 21. December 1867, R. G. Bl. Nr. 144).

Es ist nun allerdings richtig, dass der § 7 der citirten Ministerialverordnung nur auf projectirte, noch nicht in Betrieb gesetzte Eisenbahnen Anwendung findet, daraus kann jedoch nicht gefolgert werden, dass falls späterhin, wenn nämlich die Eisenbahn bereits in Betrieb gesetzt ist, eine Einschränkung des Bergwerkbetriebes zu Gunsten der Eisenbahn nothwendig erscheint, der Bergwerksbesitzer sich eine solche ohne jeden Ersatz gefallen lassen muss. Vielmehr muss nach den Intentionen dieser Ministerialverordnung gerade das Gegentheil gefolgert werden, da es sonst unerklärlich wäre, warum der Bergwerksbesitzer der Eisenbahn gegenüber nach ihrer Inbetriebsetzung ungünstiger gestellt sein sollte, wie vor diesem Zeitpunkte, wobei natürlich vorausgesetzt wird, dass das Bergwerksunternehmen bereits im Zeitpunkte der Projectirung des Eisenbahnunternehmens bestanden hat.

Wie dies im Erlass des Ministeriums des Innern vom 16. April 1870, Z. 3548, angedeutet wird, hat die Ministerialverordnung vom Jahre 1859 zwei Fälle vor Augen,

einmal, wenn auf den von der Eisenbahn berührten Gründen der Abbau effectiv schon bis zur Bahntrace gediehen war, daher eine Einschränkung im Betriebe durch die zu führende Eisenbahn und somit ein Schaden für die Grubenbesitzer, der sich übersehen, schätzen, bezahlen oder sicherstellen lässt, bereits feststand, in welchem Falle der Anspruch der Bergbauunternehmer auf die Austragung der Entschädigungsfrage vor Beginn des Bahnbaues im Sinne des § 7 der citirten Ministerialverordnung begründet erscheint; wenn dagegen anderenfalls auf den verliehenen Grubenfeldern oder wenigstens auf der von der Bahn berührten Strecke zur Zeit der Bahnanlegung noch kein wirklicher Bergbaubetrieb stattfand, der durch den Bau sofort eine Einschränkung erleiden würde, wenn somit zur Zeit der Bahnanlegung sich der Schaden für den Grubenbesitzer noch nicht übersehen und schätzen lässt, so hat der letztere gemäss § 8 jener Ministerialverordnung seinen Schaden seinerzeit im ordentlichen Rechtswege nach Maassgabe der bestehenden Gesetze geltend zu machen. Diese letztere Eventualität trifft im gegebenen Falle zu. Es ist nun allerdings in dem Berggesetze vom 23. Mai 1854, R. G. Bl. Nr. 146, eine Schadenersatzpflicht des Eisenbahnunternehmens gegenüber den, durch dasselbe in seinem Betriebe beschränkten Bergwerksbesitzer nicht normirt.

Es kann aber andererseits aus der Vorschrift des § 106 B. G., inhaltlich welcher der Bergwerksbesitzer für Beschädigungen an solchen Gebäuden, Wasserleitungen und anderen Anlagen, welche innerhalb eines Grubenfeldes erst nach dessen Verleihung ohne obrigkeitliche Baubewilligung errichtet worden sind, nicht verantwortlich erscheint, im Gegentheile nicht geschlossen werden, dass die Kläger somit für den ihnen infolge des Eisenbahnbetriebes der B.-Bahn in ihrem Bergwerksunternehmen erwachsenen Schaden keinen Ersatz fordern können, weil die genannte Eisenbahn mit obrigkeitlicher Bewilligung errichtet worden ist.

Bei einem Eisenbahnunternehmen obwalten eben ganz besondere Verhältnisse, die Benützung des zu der Eisenbahnanlage nöthigen Grund und Bodens ist eine von der gewöhnlichen Benützung derselben so verschiedene, dass die Eisenbahnbauten in dieser Hinsicht mit anderen Bauten und Anlagen, welche für sich die gewöhnliche Benützung der Erdoberfläche bedingen, nicht gleichgestellt werden können. Dafür spricht auch der Umstand, dass sich die dem Berg-

werksunternehmen aufgelegten Beschränkungen nicht nur auf jenen Theil des Bergwerkes, welcher sich unter dem Bahnkörper befindet, sondern auch auf einen 20 bis 25 Meter weiten Raum zu beiden Seiten des Bahnkörpers ausserhalb desselben erstrecken; deshalb gelten auch bezüglich der Ersatzpflicht der Eisenbahnen besondere gesetzliche Bestimmungen und normirt insbesondere die Verordnung vom **14.** September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, betreffend die Ertheilung von Concessionen für Privateisenbahnen, im § 10, dass die Eisenbahnunternehmungen verpflichtet sind, allen Schaden an öffentlichem oder Privatgute zu vergüten, welcher durch den fraglichen Eisenbahnbau veranlasst worden ist, sowie auch solche Vorkehrungen zu treffen, dass die angrenzenden Grundstücke, Gebäude etc. durch die Bahn weder während des Baues noch in der Folge Schaden leiden, und dass die Eisenbahnunternehmungen für derlei Beschädigungen zu haften haben.

Aus dieser Bestimmung geht klar hervor, dass die geklagte Eisenbahnunternehmung sich auf den § 106 B. G. unter Hinweisung auf die ihr ertheilte obrigkeitliche Baubewilligung nicht mit Erfolg berufen kann, weil ihr diese Baubewilligung nur unter den im Eisenbahnconcessionsgesetze enthaltenen Beschränkungen verliehen werden konnte, in diesem Gesetze die Ersatzpflicht für allen Schaden, welcher durch die Eisenbahnunternehmung dritten Personen — sei es während des Baues oder in der Folge — erwächst, ausgesprochen erscheint.

Diese Ersatzpflicht ergiebt sich aber auch aus den Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches.

Die von der geklagten Seite vertretene Ansicht, dass von einem Schadenersatze keine Rede sein könne, weil ein Verschulden von Seite der Geklagten nicht vorliege, erscheint durch die bezogenen gesetzlichen Vorschriften, aus denen sich ergiebt, dass die Eisenbahnunternehmungen den durch den Bau oder Betrieb an fremdem Eigenthume verursachten Schaden, auch ohne dass ein Verschulden von Seite des Eisenbahnunternehmens vorliegt, zu ersetzen verpflichtet sind, widerlegt. Ebenso muss mit Rücksicht auf das bereits Gesagte die Ansicht als unrichtig bezeichnet werden, dass es sich im vorliegenden Falle bloss um eine Beschränkung des Eigenthumsrechtes handle, welcher sich die Kläger gemäss des § 364 a. b. G. B. ohne Anspruch auf eine Entschädigung

zu unterziehen verpflichtet sind, weil, wenn auch jene Beschränkung zur Sicherheit des die Bahn benützenden Publicums und zur Sicherung des Bahnverkehres und somit aus öffentlichen Rücksichten verfügt worden ist, die oben angeführten gesetzlichen Bestimmungen den durch eine solche Einschränkung in ihrem Rechte beeinträchtigten Personen den Anspruch auf Entschädigung gegenüber der Eisenbahnunternehmung ausdrücklich gewährleisten.

Wenn es sich jedoch um keine nach § 364 a. b. G. B. zu beurtheilende Eigenthumsbeschränkungen handeln kann, so kann nur die Vorschrift des § 365 a. b. G. B. platzgreifen, inhaltlich welcher der Eigenthümer das Eigenthum seiner Sache, somit auch einzelne Rechte, welche das Eigenthum in sich begreift, bloss gegen eine angemessene Schadloshaltung abzutreten verpflichtet ist, es erscheint somit der klägerische Anspruch auf Ersatz des durch jene Beschränkung des Bergwerksbetriebes erwachsenen Schadens gesetzlich begründet, wobei der Umstand, dass ein Enteignungsverfahren im Sinne des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, nicht stattgefunden hat, dem Klagsanspruche nicht entgegenstehen kann, weil die Enteignung nur über Ansuchen des Eisenbahnunternehmens vorgenommen werden kann, und nachdem die geklagte Eisenbahngesellschaft die Enteignung des fraglichen Sicherheitspfeilers nicht veranlasst hat, den Bergwerksbesitzern das Recht nicht abgesprochen werden kann, ihre Ersatzansprüche im ordentlichen Rechtswege geltend zu machen, zumal sie mit dem Statthaltereierlasse vom 14. Januar 1889, Z. 120041, auf Grund des Ministerialerlasses vom 2. Januar 1859, R. G. Bl. Nr. 25, darauf gewiesen worden sind und es bei der entgegengesetzten Anschauung im Belieben der Eisenbahnverwaltung gelegen wäre, die Entschädigung der Bergwerksbesitzer zu ermitteln.

Der Unterschied zwischen der Vorschrift des § 364 und jener des § 365 a. b. B. G. besteht im Wesentlichen darin, dass die auf Grund des § 364 a. b. G. B. etwa ergangenen behördlichen Verfügungen oder Anordnungen bloss declaratorischer Natur sind, indem sie etwas anordnen, was bereits durch eine positive Gesetzesbestimmung vorgeschrieben ist, während Verfügungen constitutiver Natur, wenn nämlich eine Unterlassung oder Beschränkung im Interesse des allgemeinen Besten ausgesprochen wird, welche nur durch besondere concrete Verhältnisse hervorgerufen wird und sonst

nicht in Erscheinung treten würde, unter dem Gesichtspunkte des § 365 a. b. G. B. aufgefasst werden müssen. Die den Bergbau betreffenden und nach § 364 a. b. G. B. zu beurtheilenden Vorschriften basiren auf dem Principe, dass der Bergbauberechtigte bei seinem Betriebe alle diejenigen Vorkehrungen zu treffen hat, die zur Sicherheit der dabei unmittelbar betroffenen Personen und Vermögensobjecte dienlich erscheinen. Der Bergbaubetrieb selbst muss somit Aenderungen der bisherigen Verhältnisse hervorgerufen haben, welche die Vorkehrung seitens der Sicherheitsbehörde erachten lassen. Dies ist jedoch vorliegend nicht der Fall. Die Aenderung der bisherigen Verhältnisse ist durch den Eisenbahnbetrieb verursacht worden, denn wenn die Eisenbahnunternehmung nicht bestehen würde, hätte die Bergbauunternehmung, welche vor jener im Felde war, ungehindert aus dem Sicherheitspfeiler Kohle fördern können.

Der Eisenbahnbetrieb trat als ein Hinderniss dem Bergbaubetriebe entgegen, im Interesse der Allgemeinheit wurde diese Collision zu Gunsten des Eisenbahnunternehmens entschieden und die Bergbauunternehmung von der Kohlenförderung in den Grenzen des in Rede stehenden Sicherheitspfeilers ausgeschlossen. Ein solcher Fall wird im § 365 a. b. G. B. normirt, worin eben bestimmt wird, dass eine solche Eigenthumsbeschränkung nicht ohne Entschädigung der dadurch Betroffenen zu geschehen hat, und diesen eventuellen Ersatz hat die Eisenbahnunternehmung, in deren Interesse, nämlich zur Sicherung des ungestörten Betriebes, der Eingriff in das fremde Recht durch die angeordnete Beschränkung des Kunstgrubenbaues decretirt worden ist, gemäss des § 365 a. b. G. B. und § 10 lit. *b* der Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, zu tragen.

ad 2. Der der Bergbauunternehmung erwachsene Schade besteht in der theilweisen Entwerthung der derselben gehörigen Kunstschachtgrube bei D., welcher dadurch hervorgerufen wurde, dass das den Klägern, beziehungsweise ihren Rechtsvorgängern verliehene Recht, innerhalb der Grubenmaasse Kohle zu fördern, bezüglich des in Rede stehenden Schutzpfeilers ausgeschlossen, dieser Theil der Grubenmaasse somit für die Kläger vollkommen werthlos geworden ist. Die Ausschliessung des Schutzpfeilers von der Kohlenförderung ist durch die Entscheidung der politischen Behörden erfolgt, und von dem Zeitpunkte, wo dieselbe in Rechtskraft er-

wachsen ist, datirt sich das Recht der Kläger gemäss § 365 a. b. G. B. eine angemessene Entschädigung zu fordern. Die absolute Nothwendigkeit, aus dem Schutzpfeiler Kohle fördern zu müssen, beziehungsweise der Eintritt desjenigen Zeitpunktes, in welchem keine anderen Kohlenmittel mehr in der Kunstschachtgrube vorhanden und die Bergwerksbesitzer unter allen Umständen gezwungen sein würden, zu den im mehrerwähnten Sicherheitspfeiler befindlichen Kohlenmitteln zu greifen, erscheint hier nicht maassgebend, was sich schon daraus ergiebt, dass, wenn die Kläger heute ihre Kohlenbergwerke zu veräussern beabsichtigen würden, jene ihnen auferlegte Beschränkung den Kaufpreis nothwendigerweise herabdrücken müsste, daher sie um diese Werthdifferenz schon heute geschädigt erscheinen. Ueberdies kann den Klägern auch nicht zugemuthet werden, dass sie, um die Ersatzpflicht der Bahnunternehmung hinauszuschieben, von dem rationellen Betriebe des Kohlenbergbaues Abstand nehmen.

Nun haben aber die Sachverständigen in ihrem Gutachten angegeben, welche Theile des Sicherheitspfeilers nach den vorhandenen Grubenverhältnissen in den Jahren 1891 bis 1896 sonst hätten zum Abbaue gelangen sollen, und es wurde nur das in den Jahren 1891 und 1892 abzubauende Kohlenquantum dem in der Klage geltend gemachten Ersatzanspruche zugrunde gelegt.

Der den Klägern zugefügte Schaden besteht, wie gesagt, nicht im Verluste eines bestimmten Kohlenquantums, sondern in der Schmälerung des Rechtes, die Kohle innerhalb einer bestimmten Grenze zu fördern, wobei allerdings die durch diese Schmälerung erzeugte Werthminderung in dem Werthe der sonst zum Abbaue gelangenden Kohle ihren Ausdruck findet.

Von einer Vorzeitigkeit der Klage kann somit keine Rede sein.

ad 3. Die Geklagte stützt ihre Einwendung der Verjährung auf die Vorschrift des § 1489 a. b. G. B. Der Klagsanspruch ist jedoch seiner Wesenheit nach auf Bezahlung des Preises für den enteigneten Kohlenpfeiler gerichtet und darf daher der im § 1489 a. b. G. B. erwähnten Entschädigungsklage, welche einen Schadenersatz im technischen Sinne nach Maassgabe des XXX. Hauptstückes des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches zum Gegenstande haben muss, nicht verwechselt werden.

Es kann daher im vorliegenden Falle nur die gewöhnliche dreissigjährige Verjährungsfrist gemäss § 1479 a. b. G. B. platzgreifen.

ad 4. Mit dem Statthaltereierlasse vom 14. Januar 1889, Z. 12004, wurde allerdings der Sicherheitspfeiler bloss in den Grubenmaassen Anna II. und Maria I. festgesetzt. Die Kläger beziehen sich jedoch in ihrer Klage ausdrücklich auf das von den Vorbesitzern der Kläger sub Z. 5564 anno 1881 überreichte, mit der Karte belegte Ansuchen um Aufnahme des Beweises zum ewigen Gedächtnisse über eine durchgeführte Streckenausmauerung in den Grubenmaassen Ottomar I. und Anna I. und den durch das Stehenbleiben eines Kohlenpfeilers entstandenen Schaden, dann auf das darüber aufgenommene Protokoll vom 30. März 1881, Z. 5564, welche beide Actenstücke sich auf den darin citirten Erlass des Revierbergamtes Ellbogen vom 13. Juli 1886, Z. 385, mit welchem der Sicherheitspfeiler in diesen beiden Grubenmaassen bestimmt worden ist, gründen.

Dieser letztere Erlass wurde sodann in der Replik allegirt, und es kann in der nachträglichen, durch die Einwendung der Geklagten, dass jener Sicherheitspfeiler behördlich nicht bestimmt worden ist, hervorgerufenen Legung dieser Urkunde, über bereits in der Klage angeführte Umstände, da hierdurch weder der Gegenstand der Klage noch der Klagegrund eine Aenderung erfährt, eine unzulässige Klageänderung oder auch nur -Neuerung nicht erblickt werden. Mit diesem Erlasse ist aber der Sicherheitspfeiler mit mindestens 20 Meter jederseits vom Fusse des Bahnkörpers entfernt bestimmt worden.

Nun folgt aus dem Gutachten der Sachverständigen unbedingt, dass der Sicherheitspfeiler im Ottomar I. Grubenmaasse und dessen Dimension behördlich bestimmt worden ist, dass der in der Klage angeführte Theil des Sicherheitspfeilers im letztgenannten Grubenmaasse noch nicht zur Entschädigung gelangt ist, wobei übrigens bemerkt werden muss, dass die geklagte Eisenbahngesellschaft die erfolgte Erfüllung der Entschädigungspflicht bezüglich dieses Theiles des Sicherheitspfeilers hätte behaupten und beweisen müssen. Bei dieser Sachlage kann jedoch von einer pluris petitio, welche sich aus dem Thatbestande der Klage nicht ergeben sollte, füglich nicht die Rede sein, und es entbehsren somit sämmtliche vier Einwendungen der geklagten Eisenbahngesellschaft der gesetzlichen Berechtigung.

Der Anspruch der Kläger auf Vergütung der durch die Bestimmung des Sicherheitspfeilers ihnen zugefügten Vermögensminderung ist im Principe im § 365 a. b. G. B. und in den Ministerialverordnungen vom 15. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, und vom 2. Januar 1859, R. G. Bl. Nr. 25, begründet und es kommt nunmehr die Frage zu erörtern, ob die Kläger durch das Stehenbleiben des Kohlenpfeilers eine Vermögensverminderung, somit einen Schaden, der ihnen von der Geklagten zu ersetzen wäre, erleiden und worin derselbe besteht. Wie bereits oben angeführt worden ist, wurde — und zwar trotz des vom Vertreter der Geklagten dagegen erhobenen Protestes — der Beweis zum ewigen Gedächtnisse durch Sachverständige darüber zugelassen und durchgeführt, dass und welcher Schaden den Einschreitern mit dem mit dem Erlasse der k. k. Statthalterei vom 14. Januar 1889, Z. 12004, aufgetragenen Stehenbleiben der in diesem Erlasse bestimmten Kohlenpfeiler in den Grubenmaassen Ottomar I., II., Anna II., Maria I. und II. bei D. unterhalb des Bahnkörpers der B.-Bahn erwächst.

Der Vertreter der Geklagten wendet zwar ein, dass die Sachverständigen zur Beantwortung der Frage, ob ein Schade und in welchem Umfange vorliege, nicht berufen sind, da es Sache des Richters ist, darüber zu entscheiden, und dass die Sachverständigen bloss zu erheben haben, welches gewinnbare Kohlenquantum der fragliche Kohlenpfeiler enthalte. Wenn es aber auch richtig ist, dass der Richter darüber, ob ein Schade vorliegt und in welchem Betrage er zu ersetzen ist, zu entscheiden hat, so ist doch die Sicherstellung ob und in welchem Betrage der Schade vorliegt, nicht immer eine Frage juridischer Natur und es wird daher dem Richter in vielen Fällen, insbesondere dann, wenn es auf eine fachmännische Beurtheilung der diesfalls in die Wagschale fallenden Verhältnisse ankommt, unmöglich sein, eine solche Entscheidung zu fällen, ohne dieselbe auf den Ausspruch von Fachmännern zu stützen, und er wird deshalb des Gutachtens von Sachverständigen nicht entrathen können. Die Beweisführung durch Sachverständige darüber, ob ein Schade vorliegt und wie viel derselbe beträgt, ist daher keineswegs unzulässig.

Die Sachverständigen haben nun in ihrem Gutachten die erste Frage dahin beantwortet, dass die Besitzer der Maria Anna-Zeche bei D. wirklich einen Schaden erleiden,

nachdem in dem Falle, als die Bahn nicht bestände, sie den fraglichen Sicherheitspfeiler mit Nutzen gewinnen könnten, woran sie jedoch durch den Bestand der Bahn gehindert sind.

Diesem Ausspruche muss auch vollkommen beigepflichtet werden, und es wurde bereits bei der Widerlegung der Einwendung ad 3 darauf hingewiesen, dass die Kohlengrube durch die Anordnung des Sicherheitspfeilers eine Werthminderung erfahren hat, welche bei einer allfälligen Veräusserung in dem um den Werth des Kohlenschutzpfeilers geringeren Kaufpreis ihren Ausdruck finden müsste. Der dem Kläger zu ersetzende Schade deckt sich somit mit dem Werthe des Kohlenschutzpfeilers, beziehungsweise mit dem Preise der sonst zum Abbaue gelangenden Kohle.

Ueber Appellation der geklagten Bahngesellschaft hat das O. L. G. Prag das erstrichterliche Urtheil

a) insofern durch dasselbe die geklagte Bahngesellschaft schuldig erkannt wurde, den Klägern an Entschädigung für den zum Vortheile der geklagten Bahn unabgebaut gelassenen Theil des Kohlenpfeilers im Ottomar I. und Anna II. Grubenmaasse, die im Jahre 1891 und 1892 fällig gewordenen Theilbeträge per 1554 fl. 87 kr. und 1567 fl. sammt 5 Procent Verzugszinsen von diesen beiden Beträgen seit dem Klagstage, d. i. den 19. Juni 1893, dann die verhältnissmässigen Kosten dieses Streites per 810 fl. 45 kr. — salva der Urtheilsgebühr — dann die von den Klägern bezahlten Commissionskosten und Sachverständigengebühren per 607 fl. 42 kr. binnen 14 Tagen bei Executionsvermeidung zu bezahlen, bestätigt;

b) insofern durch dasselbe jedoch die Klage bezüglich des weiter angesprochenen Betrages pro 1892 per 184 fl. 82 kr. nebst 5 Procent vom 1. Januar 1893, dann bezüglich der beanspruchten Zinsen vom Theilbetrage per 1554 fl. 87 kr. vom 1. Januar 1892 bis zum 13. Juni 1893 und vom Theilbetrage pro 1567 fl. vom 1. Januar 1893 bis zum 18. Juni 1893 abgewiesen worden ist, unberührt gelassen, und weiters

c) zu Recht erkannt, dass die geklagte B.-Eisenbahngesellschaft die Kosten des Appellationsbescheides zu tragen hat, und weiters schuldig ist, den Klägern die gemässigten Kosten der Appellationseinrede, d. i. den auf 37 fl. 48 kr. bestimmten Betrag binnen 14 Tagen bei Executionsvermeidung zu ersetzen.

Gründe:

Den sachlichen Theil des Streites hat das Gericht erster Instanz so klar, deutlich und so weit als möglich in bündiger Kürze dargelegt, dass es genügt, sich bloss darauf zu berufen und sich lediglich auf die Beantwortung der Appellation und deren Beweggründe einzulassen:

ad 1. Es wird behauptet, dass eine Ersatzklage überhaupt unzulässig sei, indem die Ministerialverordnung vom 2. Januar 1859, R. G. Bl. Nr. 25,

a) nicht Gesetzeskraft besitze und

b) überhaupt nicht anwendbar sei, weil sie nur das Verhältniss bestehender Bergbaue zu bloss projectirten Bahnen im Auge hat;

c) dass aber bei bereits bestehenden Bahnen sich der Bergwerksbesitzer eine etwaige Einschränkung ohne Ersatz gefallen lassen müsse, und derartige spätere Entschädigungsansprüche überhaupt ausgeschlossen seien;

d) dass die Geltung des Berggesetzes vom 23. Mai 1854, R. G. Bl. Nr. 146, durch die bezogene Ministerialverordnung überhaupt nicht tangirt werde, und dass das Berggesetz in dem maassgebenden § 222 von einer Entschädigung überhaupt nicht spreche;

e) dass sich ein Entschädigungsanspruch auch nach den Grundsätzen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches nicht rechtfertigen lässt, wie dies aus der obergerichtlichen Entscheidung vom 6. Februar 1894, Nr. 1326 („Juristische Blätter" XXIII. Jahrgang, Nr. 11), betreffend die Stadt Karlsbad, zu ersehen sei, dass somit

f) ein Entschädigungsanspruch nur im Falle des § 365 a. b. G. B. denkbar ist, dieser aber eine Expropriation voraussetzt, die aber nicht erfolgte, daher auch in dieser Rücksicht Entschädigung nicht gefordert werden kann, weil

g) eine Enteignung voraussetze, dass etwas aus dem Vermögen des Enteigneten in das Vermögen des Enteigners gelange, was aber nicht der Fall sei, da der stehengebliebene Kohlenschutzpfeiler noch fortan Eigenthum der Kläger bleibt, nur nicht abgebaut werden darf, weil das allgemeine Interesse zum Schutze und zur Sicherheit von Menschen und Frachtgütern das Stehenlassen erfordert, und endlich

h) weil — wenn selbst entschädigt werden sollte — nie der Werth der Vorliebe, d. i. Schadloshaltung mit Rücksicht auf die eingetretene Preissteigerung der Kohle, sondern nur der gemeine Werth des den Schutzpfeiler bildenden Quantums der Kohle vor der Zeit der Errichtung der Bahn (1871) zu ersetzen wäre.

Diese Einwendungen sind aber insgesammt belanglos:

ad *a)* Mit der Allerhöchsten Entschliessung vom 12. April und 27. Mai 1852 (Justizministerialerlass vom 30. Juni 1852, Z. 7750), ist dem hohen Justizministerium die Erläuterung der Gesetze und kaiserl. Verordnungen, insofern sich dieselbe aus der eigenthümlichen Bedeutung der Worte und aus der klaren Absicht des Gesetzes ergiebt, eingeräumt, und dieser Bestimmung entspricht auch der Inhalt der angefochtenen Ministerialverordnung.

Ob sich in diese von den Ministerien des Innern, der Finanzen, der Justiz und des Handels für alle Kronländer, mit Ausnahme der Militärgrenze, erlassene Verordnung volle Gesetzeskraft besitzt und ob selbe als Erläuterung und auch Ergänzung des Berggesetzes angesehen werden muss, das hat im vorliegenden Falle das Gericht zu beurtheilen.

Die Gesetzeskraft dieser Verordnung kann aber in diesem Falle, wo es sich um die Erläuterung und Ergänzung des § 222 B. G. handelt, nicht in Zweifel gezogen werden.

ad *b)* Es ist richtig, dass der § 7 der bezogenen Ministerialverordnung von der Leistung einer angemessenen Entschädigung an die Unternehmung projectirter oder wenigstens noch nicht gebauter Bahnen spricht.

Aber der der Klage zugrunde liegende Statthaltereierlass vom 14. Januar 1889, Z. 120041, bezieht sich im Abs. 4 nicht auf § 7, sondern auf § 8 der besagten Ministerialverordnung, und dieser sagt: „Ob und welche Entschädigung, wenn es sich um schon bestehende Bahnen handelt, dem Bergbauberechtigten gegen die Bahnunternehmung zusteht, das haben im Falle eines Streites die Gerichte zu entscheiden."

Diese Ministerialverordnung sagt also nur, dass falls Entschädigung begehrt, und falls sie zu leisten wäre, diese nicht mehr im administrativen, sondern nur im ordentlichen Rechtswege zu ermitteln wäre.

Es ist also unrichtig, wenn die Appellantin den § 7 in Anwendung bringt, während doch die besagte Entscheidung den § 8 bezieht.

ad *c)* Die besagte Ministerialentscheidung lässt die Frage, ob die Bergbauunternehmung bei bereits bestehenden Bahnen sich eine etwaige Einschränkung ohne Ersatz gefallen lassen müsse, offen, und wird auf deren Wortlaut verwiesen.

Dass aber Entschädigungsansprüche gegen eine bereits bestehende Bahn überhaupt ausgeschlossen seien, das ist in der besagten Ministerialverordnung nicht enthalten.

ad *d* bis *g)* Es ist allerdings richtig, dass im vorliegenden Falle der klägerische Anspruch in den Bestimmungen des Berggesetzes keine Begründung findet und dass auch der Fall einer Enteignung im eigentlichen Sinne des Wortes nicht gegeben ist.

Die rechtliche Grundlage des Klagsanspruches bietet aber allerdings die Bestimmung des § 8 der Ministerialverordnung vom 2. Januar 1859, R. G. Bl. Nr. 25, in Verbindung mit den analogerweise anzuwendenden Bestimmungen des § 365 a. b. G. B., denn durch die Bestimmung des § 8 der obbezogenen Ministerialverordnung, dass über die Frage, ob und welche Entschädigung — wenn es sich um schon bestehende Bahnen handelt — dem Bergbauberechtigten gegen die Bahnunternehmung zusteht, im Falle eines Streites die Gerichte zu entscheiden haben, ist wohl ausser Zweifel gestellt, dass ein Entschädigungsanspruch rechtlich zulässig ist, so dass nur die Frage entstehen kann, ob im concreten Falle den Klägern ein solcher Anspruch und in welcher Höhe zusteht, denn wäre ein Entschädigungsanspruch der Bergbauberechtigten gegen bereits bestehende Bahnen nach der bezogenen Ministerialverordnung überhaupt ausgeschlossen, so wäre die im § 8 dieser Ministerialverordnung normirte Ueberweisung der Entscheidung der Entschädigungsfrage an die Gerichte gegenstandslos, da die Gerichte über den Bestand und die Höhe einer Entschädigung nicht absprechen könnten, wenn ein Entschädigungsanspruch überhaupt ausgeschlossen wäre.

Es erübrigt sohin nur noch die Erörterung der Frage, ob im gegebenen Falle der Entschädigungsanspruch der Kläger begründet ist oder nicht.

Diese Frage muss aber bejaht werden, wenn erwogen wird, dass im vorliegenden Falle die bergbauberechtigten

Kläger in ihrem gesetzlichen Rechte auf Ausübung des ihnen verliehenen Bergwerkseigenthumes im Interesse der ungestörten Erhaltung und Benützung der Eisenbahn durch den Erlass der k. k. Statthalterei vom 14. Januar 1889, Z. 120041, in der Richtung beschränkt wurden, dass denselben jedwelche Kohlengewinnung unterhalb des Bahnkörpers, sowie auf eine Entfernung von 20 Meter westlich und 25 Meter östlich vom Fusse der Bahnböschung, beziehungsweise am äussersten Rande untersagt wurde.

Nachdem diese, eine offenbare Beschränkung des klägerischen Bergwerkseigenthumes involvirende behördliche Untersagung ausschliesslich im Interesse der ungestörten Erhaltung und Benützung der Eisenbahn erfolgte, so ergibt sich aus der analog anzuwendenden Bestimmung des § 365 a. b. G. B. in Verbindung mit jener des § 8 der oben bezogenen Ministerialverordnung, dass die geklagte Eisenbahngesellschaft im vorliegenden Falle nach dem Gesetze zur Leistung einer Entschädigung verpflichtet ist.

ad *h)* Bezüglich der Höhe der Entschädigung wird auf die erschöpfende und richtige Begründung des ersten Richters verwiesen und nur noch bemerkt, dass von einem Werth der Vorliebe mit Rücksicht auf die Forderung des gewöhnlichen Kaufpreises und mit Rücksicht auf die Bestimmung des § 305 a. b. G. B. keine Rede sein kann, weil der Werth der Kohle doch erst dann richtig bemessen werden kann, bis der Zeitpunkt des Abbaues eintrat, das ist im Jahre 1891 und 1892, und nicht schon zur Zeit als die Bahn erbaut wurde (1871) weil damals das Flötz noch nicht zum Abbau gelangte.

ad 2. Eben mit Rücksicht auf das Gesagte und mit Rücksicht darauf, dass der Zeitpunkt der Ersatzpflicht mit dem Moment eintrat, wo die Möglichkeit vorlag, den Schutzpfeiler abzubauen, und weil das Klagerecht bereits erwachsen ist, und nicht erst etwa dann bis nach eventueller Berechnung der ganze Pfeiler abgebaut sein müsste — beziehungsweise als abgebaut anzusehen wäre — kann die Klage nicht als verfrüht bezeichnet werden.

ad 3. Was die Einwendung der Verjährung der vorliegenden Klage anbelangt, so stellt sich dieselbe — abgesehen von dem inneren Widerspruche in den Ausführungen der Geklagten, wonach einmal die Vorzeitigkeit der Klage und dann wieder die eingetretene Verjährung derselben ein-

gewendet wird — als zur Gänze haltlos dar, da, wie oben ad 1 *d* bis *g* bereits des Näheren ausgeführt wurde, der Anspruch der Kläger weder in einem Verschulden, noch in einem Vertragsbruche sich gründet, sondern auf ein gesetzliches Recht der Kläger auf Ersatz der ihnen durch eine im Interesse der Geklagten auferlegte Beschränkung in der Ausübung ihres Bergwerkseigenthumes verursachten Vermögensverminderung sich stützt und sohin auf denselben die Bestimmung des § 1489 a. b. G. B. keine Anwendung finden kann.

Es ist richtig, dass der oft bezogene Statthaltereierlass nicht enthält, dass auch im Grubenmaasse Ottomar I. ein Schutzpfeiler belassen werden müsse, aber dieser Umstand wurde nachträglich aufgeklärt und wird diesfalls auf die richtige Darstellung des ersten Gerichtes gewiesen, wobei nur hervorgehoben wird, dass die Behauptung, es sei die Legung einer weiteren — die Sache aufklärenden — Urkunde eine unbefugte Neuerung nicht begründet ist, weil es sich doch nur um Aufklärung des wahren Sachverhaltes handelt.

Die Appellation blieb sohin erfolglos und gründet sich der Spruch in Betreff der Appellationskosten auf die Bestimmung der §§ 24 bis 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874.

In dem nicht appellirten Theile blieb das Urtheil selbstverständlich unberührt.

Der O. G. H. hat der seitens der B.-Bahn eingebrachten Revisionsbeschwerde keine Folge gegeben und gefunden, dass nach §§ 24 und 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, die Geklagte den Klägern die Kosten der Revisionseinreden mit 12 fl. 45 kr. binnen vierzehn Tagen bei sonstiger Execution zu ersetzen und die Kosten ihrer erfolglosen Revisionsbeschwerde selbst zu tragen hat, weil eine Nullität weder behauptet wird, noch auch bei Prüfung der Acten wahrgenommen werden kann, die beiden gleichförmigen Urtheile aber auch eine offenbare Ungerechtigkeit nicht erkennen lassen, vielmehr durch die eingehende Begründung der untergerichtlichen Urtheile gesetzlich gerechtfertigt erscheinen und sonach die Bedingungen des Hofdecretes vom 15. Februar 1833, J. G. S. Nr. 2593, abgehen, unter denen allein gleichförmige Urtheile aufgehoben oder abgeändert werden können.

Nr. 47.

Die Verhinderung der Benützung eines über die Böschung eines Eisenbahngrundstückes führenden Privatweges bildet keine zur gerichtlichen Competenz gehörige Besitzstörung.

(Entscheidung des O. G. H. vom 28. October 1896, Z. 12692/317; Bestätigung der Entscheidungen des O. L. G. Graz vom 10. September 1896, Z. 8622, und des B. G. Marburg vom 20. August 1896, Z. 12215.)

Der Grundbesitzer Alois K. in K. klagte die S.-Bahn wegen Störung des Besitzes an dem über die Eisenbahnparcelle Nr. 427, Catastralgemeinde K., führenden Fusswege. Das B. G. Marburg stellte die Klage unter Behebung des abgeführten Verfahrens dem Kläger zurück und erkannte den Kläger schuldig, der Geklagten die Gerichtskosten im Betrage von 113 fl. $70^1/_2$ kr. binnen vierzehn Tagen bei Execution zu ersetzen.

Gründe:

Nach dem einhelligen Ausspruche der Sachverständigen führt der Fussweg, in dessen Besitze Kläger geschützt werden will, über jenen Theil der Eisenbahnparcelle Nr. 427, Catastralgemeinde K., der die Böschung dieser Parcelle darstellt.

Gemäss § 96 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1852, ist das Betreten von Bahnböschungen allen Personen, die nicht zum Dienst- oder Arbeitspersonale der Bahn gehören, oder die mit einer besonderen Erlaubniss hierzu nicht versehen sind, ausnahmslos verboten, und ist im § 103 des citirten Gesetzes das Zuwiderhandeln gegen obiges Verbot als strafbar erklärt. Haben daher die Kläger den streitigen Weg, wie dies von der Geklagten zugestanden wird, benützt, so haben sie damit dem citirten Gesetze zuwidergehandelt, und es liegt auf der Hand, dass eine gesetzlich verbotene Handlung nicht geeignet sein kann, dem Uebertreter ein Privatrecht, etwa einen richterlich zu schützenden Besitz, zu erwerben.

Danach kann von einem Rechtsbesitze des Klägers keine Rede sein. Mit den citirten Bestimmungen der kais. Verordnung vom 16. November 1851 steht § 5 des mit der Verordnung vom 10. December 1892, R. G. Bl. Nr. 207, in Wirksamkeit gesetzten Betriebsreglements in vollem Einklang. Vorliegend beansprucht der Kläger ein Wegerecht, beziehungsweise den Schutz im vermeintlichen Besitze eines Wege-

rechtes an einem Eisenbahngrundstücke, welches zum Eisenbahnkörper selbst gehört. Die Schaffung, Abänderung, Umlegung, den Bestand etc. von derlei Wegen regelt § 10 c der Verordnung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238; weil aber nach der ausdrücklichen Vorschrift des § 13 ibidem alle derlei Angelegenheiten vom Rechtswege ausgeschlossen und der Competenz der Administrativbehörden zugewiesen sind, war die Klage unter Behebung des ganzen Verfahrens den Klägern zurückzustellen.

Das O. L. G. Graz bestätigte den erstrichterlichen Bescheid, ermässigte jedoch die vom Richter erster Instanz mit 113 fl. $70^1/_2$ kr. bemessenen Gerichtskosten auf 92 fl. $40^1/_2$ kr. und verurtheilte den Kläger zur Tragung der Kosten des verworfenen Recurses.

Gründe:

Die von dem Recurrenten gegen die als Sachverständige bestellten und vernommenen Jakob St. und Josef N. erhobenen Bedenken sind unbegründet, weil der Besitz der erforderlichen Sachkenntnisse des ersteren schon durch seine Stellung als k. k. Bezirksingenieur der Bezirkshauptmannschaft in M. gewährleistet erscheint, und der Umstand, dass die Angelegenheit, wegen welcher Jakob St. als gerichtlicher Sachverständiger vernommen wurde, möglicherweise bei dieser Bezirkshauptmannschaft zur Verhandlung kommen könnte, ihn von der Verwendung als gerichtlichen Sachverständigen nicht ausschliessen kann, und weil das gegen Josef N., der nach eigenem Vorschlage des Recurrenten bestellt worden war, vorgebrachte Bedenken verspätet eingebracht wurde und nicht einmal bescheinigt ist, und, wenn auch erwiesen, nicht geeignet wäre, gemäss § 191 a. G. O. seine Ausschliessung zu begründen. Das Gutachten der Sachverständigen steht übrigens weder mit dem Localaugenscheine noch mit den Angaben der Geklagten im Widerspruche, vielmehr befindet sich das Gutachten, dass das fragliche Terrain ein Stück des Eisenbahnkörpers, nämlich Böschung ist, im Einklange einerseits mit der Constatirung im Localaugenscheinprotokolle, dass der streitige Fussweg sich zwischen dem Grundstücke Parcelle Nr. 16, Catastralgemeinde K., und dem eigentlichen Bahnkörper, Parcelle Nr. 427, rücksichtlich auf diesem eigentlichen Bahngrunde, Parcelle Nr. 427, befindet und anderer-

seits mit der Behauptung der Geklagten in der Einrede, dass die Parcelle Nr. 427 zum eigentlichen Bahnkörper gehöre, und in der fraglichen Strecke Eisenbahnböschung sei. Ferners kann aber auch an der Identität des von den Sachverständigen begutachteten Terraines mit jenem, um welches es sich im vorliegenden Streite handelt, nicht gezweifelt werden, nachdem die Aufnahme des Sachverständigenbeweises von demselben Richter, welcher den Localaugenschein aufgenommen hat, und unter Intervention der Streittheile, beziehungsweise deren Rechtsfreunde an Ort und Stelle erfolgt ist und von Seite des Klägers bei der Sachbefundaufnahme ein Anstand nicht erhoben wurde. Das Gutachten der Sachverständigen wird somit durch die Ausführungen des Recurrenten in seiner Beweiskraft nicht erschüttert, und ist die hierauf sich stützende Unzuständigkeitserklärung des ersten Richters, auf deren, der Sachlage und dem Gesetze entsprechende Begründung sich bezogen wird, gerechtfertigt. Weiters konnte im Besitzstörungsverfahren die Frage, ob dem Recurrenten ein Recht zum Besitze zustehe, überhaupt nicht erörtert werden, daher war der Beweis über die behauptete fünfzigjährige ungestörte Ausübung des Gehens schon deshalb nicht zuzulassen; und da überdies der Recurrent sich mit Erfolg auf eine angebliche, in dieser geduldeten Begehung gelegene besondere Erlaubniss im Sinne des § 96 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1852, nicht berufen konnte, da eine solche nach Belieben ertheilte Erlaubniss ebenso ohneweiters wieder entzogen werden kann, so musste das erstrichterliche Erkenntniss nach dieser Richtung bestätigt werden.

Hinsichtlich der Entscheidung über die Processkosten fand das O. L. G., dass dieselbe zwar hinsichtlich der Verurtheilung des Klägers in den Kostenersatz gerechtfertigt war, dass dieselbe sich aber nur auf jene Kosten erstrecken konnte, welche zur zweckentsprechenden Rechtsvertheidigung nothwendig waren. Es musste daher in der Erwägung, dass bei Bemessung der Kosten der Geklagten der Umstand in die Wagschale fallen, dass zu gleicher Zeit mit dem gegenwärtigen Besitzstörungsstreit ein zweiter solcher Streit über die Klage des Franz und der Aloisia F. gegen dieselbe Geklagte in Betreff desselben auf Grundparcelle Nr. 427, Catastralgemeinde K., führenden Fussweges und unter der

Intervention derselben Rechtsfreunde beider Theile geführt wurde und die Satzreden in beiden Processen mit geringfügigen Abweichungen gleichlautend sind, somit die zur Rechtsvertheidigung nothwendige geistige Arbeit für beide Processe im Grossen und Ganzen nur einmal, und zwar in jedem etwa zur Hälfte passirt werden kann, in der Erwägung ferner, dass die häufigen, theilweise durch das unstatthafte Einlegen vorbereiteter Satzreden veranlassten Ueberlegungen der Tagsatzungen unnothwendig und die separaten Aufrechnungen für Verfassung der Satzreden und Erstattung derselben bei den Tagfahrten ungebührlich sind, und schliesslich in der Erwägung, dass trotz Minderung der Vertheidigungskosten der Kläger in der Hauptsache dennoch erfolglos recurrirte, die Vertheidigungskosten in Abänderung der erstrichterlichen Bemessung von 113 fl. $70^1/_2$ kr. auf 92 fl. $40^1/_2$ kr. herabgesetzt werden.

Der O. G. H. wies den vom Kläger eingebrachten ausserordentlichen Revisionsrecurs zurück und entschied, dass der Kläger die Kosten seines Revisionsrecurses selbst zu tragen habe. Der O. G. H. ging hierbei von der Anschauung aus, dass in den gleichförmigen Entscheidungen der Untergerichte weder eine Nullität noch eine offenbare Ungerechtigkeit gefunden werden kann, wenn erwogen wird, dass nach § 13 des Eisenbahnconcessionsgesetzes vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, Angelegenheiten, welche sich auf die Vollziehung der Bestimmungen des § 10, lit. *b* und *c* dieses Gesetzes beziehen, vom Rechtswege ausgeschlossen sind und vor die administrativen Behörden gehören, dass daher zur Entscheidung über die vorliegende Klage, in welcher der Kläger den Bestand seines Wegerechtsbesitzes dadurch zerstört erachtet, dass die mitgeklagten Angestellten der S.-Bahn ihn an der Benützung des Weges hinderten, welcher nach dem übereinstimmenden Gutachten der Sachverständigen über die Böschung des eigentlichen Bahngrundes führt, nicht die Gerichte zuständig sind, und daher die Voraussetzungen des Hofdecretes vom 15. Februar 1833, J. G. S. Nr. 2593, zur Aufhebung gleichförmiger untergerichtlicher Entscheidungen nicht gegeben sind.

Der Spruch über die Kosten des erfolglosen Rechtsmittels findet seine Begründung in den §§ 24 und 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69.

Nr. 48.

Unter Ereignung im Verkehre einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn im Sinne des § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, muss nicht nothwendig ein aussergewöhnliches Ereigniss, wie z. B. ein Eisenbahnunfall u. dgl. verstanden werden. Auch Verletzung eines Reisenden durch heftiges Zuschlagen der Coupéthür durch den Conducteur ist eine Ereignung im Sinne des Haftpflichtgesetzes.

(Entscheidung des O. G. H. vom 29. October 1896, Z. 12420/322; Bestätigung des Urtheiles des O. L. G. Wien vom 3. September 1896, Z. 11714; theilweise Aenderung des Urtheiles des H. G. Wien vom 16. Juni 1896, Z. 73409 ex 1894.)

Der Lohnkutscher Ignaz L. erlitt auf der Fahrt von L. nach B. infolge Zuschlagens der Coupéthür durch den Conducteur eine Quetschung und infolge dessen eine Verkürzung des kleinen Fingers der rechten Hand. Auf Grund dieser Verletzung beanspruchte Ignaz L. im Klagewege ein Schmerzensgeld im Betrage von 100 fl., weiters den Ersatz der mit 100 fl. angegebenen Heilungskosten, sowie eine Vergütung von 300 fl. für Verdienstentgang und verminderte Erwerbsfähigkeit, somit also zusammen 500 fl. sammt 6 Procent Zinsen vom Klagstage; überdies wurden vom Kläger der Ersatz der erweislichen Gerichtskosten, und zwar binnen drei Tagen angesprochen. Seitens der geklagten Bahnverwaltung wurde gegen die Klage die Incompetenz des angerufenen Gerichtes mit der Motivirung geltend gemacht, dass die Verletzung des Klägers nicht durch ein Ereigniss im Verkehre auf Eisenbahnen herbeigeführt worden sei.

Das H. G. Wien hat zu Recht erkannt:

1. Die von der geklagten Seite erhobene Einwendung der Incompetenz des angerufenen Gerichtes hat nicht statt.

2. Die geklagte Bahnverwaltung ist nur dann schuldig, dem Kläger das Schmerzensgeld im Betrage von 100 fl. sammt 5 Procent Zinsen vom Klagstage, binnen vierzehn Tagen nach entschiedener Sachfälligkeit und bei Vermeidung der Execution zu bezahlen, wenn der Kläger den Erfüllungseid ablegt, dass er in der Nacht vom 11. auf den 12. Juni 1892, während der Fahrt von L. nach B., und zwar vor der Station Pr., in einem Waggon III. Classe bei der Coupéthüre gesessen habe, dass der Conducteur hastig durch die Coupéthüre, bei welcher der Kläger sass, herausgegangen sei, dass der Kläger dem Conducteur Platz machen wollte, dabei seinen Ueberrock gehoben habe und in demselben

Augenblicke aber der Conducteur die Coupéthüre so heftig zugeschlagen habe, dass dem Kläger der kleine Finger der rechten Hand eingeklemmt wurde.

3. Der Kläger ist mit dem gestellten Mehransprüchen abzuweisen.

4. Im Falle der Ablegung des sententionirten Erfüllungseides werden die Gerichtskosten gegeneinander aufgehoben. Im Falle der Nichtablegung dieses Eides sei der Kläger schuldig, der geklagten Bahnverwaltung vier Fünftel der auf 101 fl. 53 kr. bestimmten Kosten, i. e. den Betrag von 81 fl. 23 kr. binnen 14 Tagen nach entschiedener Sachfälligkeit bei Vermeidung der Execution zu ersetzen.

Es obliegt demnach dem Kläger, den sententionirten Erfüllungseid binnen drei Tagen, nachdem dieses Erkenntniss in Rechtskraft erwachsen sein wird, so gewiss anzutreten und sohin auch abzulegen, widrigens der ihm hierduch vorbehaltene Beweis als erloschen angesehen werden würde.

Gründe:

Was die formelle Einwendung der Incompetenz des angerufenen Gerichtes anbelangt, so musste dieselbe zurückgewiesen werden, weil nach der Darstellung des Klägers die Anwendung des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, begründet ist, zumal das Zuschlagen einer Coupéthür während der Fahrt seitens eines Eisenbahnbediensteten sich als eine Ereignung im Eisenbahnverkehre darstellt und auf eine Beweisführung über die Richtigkeit der thatsächlichen Angaben des Klägers puncto der Incompetenzeinwendung im vorliegenden Falle wegen des präjudicirenden Einflusses in der Hauptsache nicht abgegangen werden kann.

In der Hauptsache selbst hat gegenüber dem Widerspruche der geklagten Partei der klägerischerseits geführte Zeuge Andreas B. bestätigt, dass während der Fahrt von L. nach B., als er mit dem Kläger in einem mit Passagieren voll besetzten Coupé III. Classe sass, der Conducteur in einer Station die Coupéthür, bei welcher der Kläger sass, aufgemacht habe, um die Passagiere aussteigen zu lassen, und sodann die Coupéthür so hastig zumachte, dass dem Kläger der kleine Finger an einer Hand eingeklemmt wurde, so zwar, dass derselbe zerquetscht wurde und blutete.

Da nun durch das Gutachten der Sachverständigen Med. Dr. Johann Z. und Dr. Samuel Kr. constatirt ist, dass sich

an dem kleinen Finger der rechten Hand des Klägers eine unbedeutende Flexionsneigung (Krümmung) bezüglich der dritten Phalanx vorfindet, diese Flexionsneigung eine bleibende, immerwährende ist und eine Verkürzung des kleinen Fingers um etwa $^{3}/_{4}$ Centimeter zur Folge hat, und diese Verletzung durch äussere Einflüsse, insbesondere durch heftiges Zuschlagen einer Eisenbahncoupéthür entstehen konnte, ist der Beweis der Verletzung des Klägers durch eine Ereignung im Verkehre der Eisenbahn erbracht, wenn Kläger den sententionirten Erfüllungseid ablegt.

Unter dieser Voraussetzung gebührt dem Kläger gemäss § 1325 a. b. G. B. ein den erhobenen Umständen angemessenes Schmerzensgeld, da nach dem Gutachten der vorgenannten Experten die fragliche Verletzung grössere Schmerzen verursachte und überdies nach dem Gutachten der Experten Dr. Kr. und Dr. Julius C. die in Rede stehende Verkürzung des kleinen Fingers eine Verunstaltung begründet, und wurde das angesprochene Schmerzensgeld per 100 fl. als angemessen dem Kläger zuerkannt.

Anlangend die Heilungskosten per 100 fl. hat Kläger dieselben weder in der Klage noch in der Verhandlung specificirt und factisch substantiirt, und ist auch die an den Kläger ergangene gerichtliche Aufforderung, die Heilungskosten zu specificiren, und die einzelnen Posten, aus welchen sich der Gesammtbetrag per 100 fl. zusammensetzt, unter Beweis zu stellen, erfolglos geblieben. Mangels factischen Substrates konnten daher dem Kläger keine Heilungskosten zuerkannt werden.

In gleicher Weise verhält es sich mit dem Verdienstentgange und dem Anspruche für verminderte Erwerbsfähigkeit.

Da auch hier alle factischen Substrate für die Zuerkennung eines Betrages fehlen und die an den Kläger ergangene gerichtliche Aufforderung, jene thatsächlichen Umstände anzuführen und unter Beweis zu stellen, welche den Anspruch per 300 fl. für Verdienstentgang und verminderte Erwerbsfähigkeit begründen sollen, ohne Erfolg geblieben ist, und übrigens nach dem Gutachten der Experten Dr. Johann Z. und Dr. Samuel Kr. die in Rede stehende Verletzung den Kläger in seiner Erwerbsthätigkeit als Lohnkutscher nicht hindert, so musste daher dem Kläger auch der Betrag von 300 fl. aberkannt werden.

Die Zuerkennung von 5 Procent Zinsen anstatt 6 Procent Zinsen und die Festsetzung der Judicatfrist mit 14 Tagen anstatt mit drei Tagen, gründet sich darauf, dass es sich hier weder um eine Wechselrechtssache noch um eine Handelsrechtssache handelt.

Die Entscheidung in Ansehung der Gerichtskosten gründet sich auf den § 25 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, und im Falle des Obsiegens der geklagten Partei in der Hauptsache auf die Erwägung, dass die Incompetenzeinwendung verworfen wurde.

Ueber Appellation beider Theile hat das O. L. G. Wien das erstgerichtliche Urtheil in den Punkten 1 und 3 bestätigt, im Punkte 2 aber bloss dahin abgeändert, dass der dem Kläger vorbehaltene Erfüllungseid folgendermaassen zu lauten habe: „Dass während der Fahrt von L. nach B. der Conducteur die Coupéthür, bei welcher der Kläger sass, so heftig zugeschlagen hat, dass derselbe ihm (dem Kläger) den kleinen Finger der rechten Hand einklemmte." Ferner hat das O. L. G. Wien vom Punkte 4 des erstgerichtlichen Urtheiles denjenigen Theil, welcher sich auf die Gerichtskosten im Falle der Nichtablegung des Erfüllungseides bezieht, unberührt zu lassen, dagegen den anderen Theil dieses Punktes abzuändern und zu erkennen befunden:

Im Falle der Ablegung des sententionirten Erfüllungseides durch den Kläger sei die geklagte Bahnverwaltung schuldig, dem Kläger die Hälfte der im Ganzen mit 137 fl. 66 kr. bemessenen Gerichtskosten, i. e. 68 fl. 83 kr. binnen 14 Tagen nach entschiedener Sachfälligkeit bei Vermeidung der Execution zu bezahlen.

In diesem Falle ist die geklagte Eisenbahngesellschaft auch schuldig, dem Kläger die Hälfte der im Ganzen mit 15 fl. 53 kr. bestimmten Appellationskosten, i. e. 7 fl. 77 $^{1}/_{2}$ kr. binnen derselben Zeit bei Execution zu bezahlen.

Gründe:

Die Bestätigung des Punktes 1 des angefochtenen Urtheiles gründet sich auf die Erwägung, dass bei der allgemeinen Fassung des § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, unter Ereignung im Verkehre nicht nothwendig ein aussergewöhnliches Ereigniss, ein Bahnunfall oder dergleichen verstanden werden muss, daher das heftige Zuschlagen der Coupéthür seitens eines Eisenbahnbediensteten

während der Fahrt ganz wohl darunter subsumirt werden kann. Im Punkte 2 war der Erfüllungseid des Klägers zuzulassen einerseits, weil der Zeuge Andreas B. die wesentlichen Umstände, worauf es ankommt, nämlich das heftige Zuschlagen der Coupéthür seitens des Conducteurs und die hierdurch bewirkte Einklemmung eines Fingers des Klägers bestätigte, andererseits, weil es nicht richtig ist, dass der Zeuge Martin W. diese Umstände gleichfalls bejahte. Bei der Formulirung dieses Erfüllungseides wurden nur die oben als wesentlich bezeichneten Umstände beibehalten, dagegen die übrigen im erstrichterlich sententionirten Eide vorkommenden Umstände als unwesentlich und weil sie von den Zeugen ohnehin nicht bestätigt wurden, somit diesfalls die erste halbe Probe nicht erbracht ist, ausgeschieden. Im Falle der Ablegung dieses Erfüllungseides wurde dem Kläger das der Sachlage nach angemessene Schmerzensgeld von 100 fl. zugesprochen, weil die geklagte Eisenbahngesellschaft nicht bewiesen hat, dass der Kläger an seiner Verletzung selbst schuld trage, indem die excipiendo unter Beweis gestellte Aeusserung des Klägers nach dem Unfalle „Ich habe mir den Finger gedrückt" keineswegs als ein aussergerichtliches Geständniss desselben, dass den Conducteur an der Verletzung kein Verschulden treffe, angesehen werden kann, da hierdurch nur überhaupt die Thatsache der Verletzung, nicht aber die Frage des Verschuldens daran constatirt wird.

Die Abweisung des Klägers mit dem Mehrbegehren (Punkt 3 des Urtheiles) ist deshalb gerechtfertigt, weil die vom Kläger erwähnten Umstände nur darthun, dass er in ärztlicher Behandlung gestanden hat, nicht aber, dass er etwas dafür bezahlt hat — was er gar nicht behauptet; ferner weil er hätte specificiren müssen, wie viel er sich während seiner behaupteten Erwerbsunfähigkeit hätte verdienen können, und weil der Mangel dieser Specification solcher thatsächlicher Umstände durch einen Sachverständigenbeweis oder Schätzungseid nicht ersetzt werden kann.

Im Punkte der Gerichtskosten wurde das erstrichterliche Urtheil für den Fall der Ablegung des Erfüllungseides dahin abgeändert, dass in diesem Falle dem Kläger die Hälfte der Gerichtskosten zugesprochen wurde, weil Kläger dann mit der principiellen Frage, ob ihm eine Entschädigung gebühre, obsiegt, und die Erörterung dieser Frage einen grossen Theil der Verhandlung in Anspruch nahm;

andererseits aber waren ihm in diesem Falle doch nicht die ganzen Kosten zuzusprechen, weil nicht infolge richterlichen Ermessens der Klagsanspruch bloss gemässigt wurde, sondern weil Kläger von mehreren getrennten Ansprüchen im Falle der Ablegung des Erfüllungseides nur mit einem Anspruche siegt. Die von der geklagten Bahngesellschaft erhobene Revisionsbeschwerde wurde vom O. G. H abgewiesen.

Gründe:

Gleichwie die Belangte gleich eingangs ihrer Revisionsbeschwerde selbst zugiebt, dass ihr nach den Vorschriften des summarischen Verfahrens eine weitere Beschwerdeführung gegen jenen Theil der untergerichtlichen Urtheile (Punkt 1), mit welchem die von ihr erhobene Einwendung der Incompetenz abgewiesen worden ist, nicht zustehe, steht derselben auch darüber eine weitere Beschwerde nicht zu, dass die beiden unteren Instanzen dem Kläger für den Fall der Ablegung des Erfüllungseides über die Ereignung, durch welche der Kläger eine Beschädigung am kleinen Finger der rechten Hand erlitten hat, von den verschiedenen angesprochenen Beträgen an Schmerzensgeld den Betrag von 100 fl. zuerkannt haben (Punkt 2).

In dieser Richtung und in den diesbezüglichen Anführungen stellt sich die Revisionsbeschwerde der Geklagten als eine ausserordentliche, somit nach § 51 des Justizhofdecretes vom 24. October 1845, J. G. S. Nr. 906, als eine unzulässige dar, als welche sie daher gemäss der citirten Gesetzesstelle verworfen werden musste.

Ordentlich und daher nur allein zulässig erscheint die Revisionsbeschwerde der Geklagten gegen jenen Theil des oberlandesgerichtlichen Urtheiles, womit in Abänderung des Urtheiles erster Instanz dem Kläger für den Fall seines Obsiegens mit dem Betrage von 100 fl. die Hälfte der Gerichtskosten erster Instanz zugesprochen worden ist (Punkt 4). Ferner erscheint die Revisionsbeschwerde ordentlich und zulässig, darüber, dass im Falle dieses Obsiegens die belangte Eisenbahnverwaltung auch in den Ersatz der Hälfte der Appellationskosten an den Kläger verurtheilt wurde. Allein in diesen beiden Richtungen erscheint die Revisionsbeschwerde nicht begründet und war in diesem angefochtenen Punkte das oberlandesgerichtliche Urtheil zu bestätigen.

Denn, wenn es auch richtig ist, dass Kläger im Ganzen 500 fl. eingeklagt hat, und bedingt nur mit 100 fl. obsiegt, während er mit dem weitaus grösseren Betrage von 400 fl. unterliegt, so kann doch für den Kostenersatz nach Vorschrift der §§ 24 und 25 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, nicht das blosse Ziffernverhältniss zwischen dem abgewiesenen und dem zuerkannten Betrage in Betracht kommen, es ist vielmehr der zur Rechtsverfolgung erforderliche Processaufwand maassgebend.

Nachdem nun seitens der Eisenbahnverwaltung dem Kläger jede Ersatzleistung verweigert und derselbe hierdurch zur Klage genöthigt wurde, nachdem die belangte Bahnverwaltung die Einwendung der Incompetenz, mit welcher sie sachfällig wurde, erhoben hat, wodurch sie gleichfalls dem Kläger einen Theil an Kosten verursachte, nachdem ferners im Processe jedwede Ersatzpflicht und die Anwendung des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, auf den vorliegenden Streitfall seitens der Geklagten bestritten wurde und die diesfälligen Erörterungen einen grossen Theil des Processes umfassten, erscheint es nach den §§ 25 und 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, gerechtfertigt, dass das O. L. G. für den Fall des Obsiegens des Klägers mit dem Betrage von 100 fl., demselben einen Theil, und zwar die Hälfte der Gerichtskosten erster Instanz (auf deren gegenseitige Aufhebung für diesen Fall das erstrichterliche Urtheil erkannte), sowie die Appellationskosten zuerkannt hat.

Nr. 49.

Die für die staatliche Eisenbahnverwaltung errichteten Betriebsdirectionen sind als Behörden im Sinne des Art. V des Gesetzes vom 17. December 1862, R. G. Bl. Nr. 8 ex 1863, anzusehen.

(Entscheidung des O. G. als Cassationshofes vom 10. November 1896, Z. 13014; Abänderung der Entscheidungen des B. G. Krems vom 28. Mai 1896, Z. 642, und des Kr. G. Krems vom 16. Juli 1896, Z. 2395.)

Josef O. hatte auf der Station K. der Staatsbahnen eine Sendung Trauben aufgegeben und das Interesse an der rechtzeitigen Lieferung mit 10 fl. versichert. Die Trauben wurden dem Adressaten verspätet zugestellt und kamen verfault an. Josef O. verlangte von der Betriebsdirection in W.

den Betrag von 10 fl. als Entschädigung. Sein Anspruch wurde jedoch mit Rücksicht auf § 87 des Eisenbahnbetriebsreglement zurückgewiesen, weil er einen Nachweis des Schadens nicht erbracht hatte, und die Direction offerirte ihm „aus Coulancerücksichten" eine Entschädigung von 2 fl. In einer an die Eisenbahnbetriebsdirection in W. gerichteten Eingabe vom 3. März 1896 erklärte nunmehr O., „er pfeife auf das ihm angebotene Almosen, er wolle entweder sein Recht und den versicherten Betrag von 10 fl. oder nehme gar nichts, ... er stelle es der Direction anheim, in dieser Angelegenheit zu amtshandeln, wie es ihrem Pflicht- und Anstandsgefühle entspreche, sage aber im vorhinein, dass ihr Vorgehen nicht Geheimniss bleiben werde etc." In einer weiteren Eingabe vom 13. März 1896 erklärte er, „die Vorenthaltung eines Betrages für versicherte Lieferzeit erscheine ihm als keine allzu anständige Handlung, und wenn das Vorgehen der Betriebsdirection ihren Gefühlen für Ehre und Anstand entspreche, so sei es ihm klar, warum sie eine Entscheidung in diesem Sinne getroffen habe". Auf Ersuchen der Betriebsdirection leitete das B. G. Krems das Strafverfahren ein. Der Vertreter der Betriebsdirection erklärte, dass eine Amtsehrenbeleidigung vorliege, nachdem die Betriebsdirection der Staatsbahnen eine Behörde sei; er stelle deshalb den Antrag, dass die Staatsanwaltschaft die Anklage erhebe.

Die Staatsanwaltschaft stellte in der Hauptverhandlung unter Zugrundelegung des Briefes vom 13. März 1896 den Antrag auf Anwendung des Gesetzes, allein das B. G. sprach den Angeklagten gemäss § 259, Z. 3 St. P. O., von der Anklage frei, indem es zwar anerkannte, dass der Inhalt des Schreibens vom 13. März 1896 den Thatbestand des § 491 St. G. involvire, da durch denselben die Betriebsdirection ohne Anführung bestimmter Thatsachen verächtlicher Handlungen geziehen worden sei, und dass auch der Wahrheitsbeweis mit Rücksicht auf den zuvor geschilderten Sachverhalt und die Bestimmungen des Eisenbahnbetriebsreglements nicht für erbracht anzusehen sei, andererseits aber annahm, die Eisenbahnbetriebsdirection erfülle nicht den gesetzlichen Begriff einer Behörde, weil der Eisenbahnbetrieb nur ein wirthschaftliches Geschäftsunternehmen sei, und es bilde die gegen dieselbe gerichtete Schmähung kein nach Art. V des Gesetzes vom 17. December 1862, R. G. Bl. Nr. 8 ex 1863, von amtswegen zu verfolgendes Delict.

Die gegen den Freispruch vom öffentlichen Ankläger angemeldete Berufung wurde vom Kr.- als Berufungsgerichte Krems zurückgewiesen und das erstrichterliche Urtheil aus dessen Gründen bestätigt.

Ueber die von der Generalprocuratur zur Wahrung des Gesetzes erhobene Nichtigkeitsbeschwerde erkannte der O. G. als Cassationshof, dass die beiden untergerichtlichen Entscheidungen rechtsirrthümlich seien, und dass durch dieselben das Gesetz in den Bestimmungen des § 492 St. G. und des Art. V des Gesetzes vom 17. December 1862, R. G. Bl. Nr. 8 ex 1863, verletzt wurde.

Gründe:

Dass eine bei einer öffentlichen Behörde überreichte Eingabe unter den Begriff einer „verbreiteten Schrift" im Sinne des § 491 St. G. fällt, wurde bereits in der Entscheidung des Cassationshofes vom 21. November 1877, Z. 8831 (Sammlung Nr. 163), anerkannt, und bedarf keiner weiteren Erörterung. Aber auch die Behördenqualität der k. k. Eisenbahnbetriebsdirection ist nicht zu bezweifeln. Dem Begriffe einer Behörde entspricht jedes Organ der Staatsgewalt, welches dazu berufen ist, unter öffentlicher Autorität für die Realisirung der Zwecke des Staates, beziehungsweise derjenigen Zwecke, deren Förderung zu den Aufgaben des Staates gehört, thätig zu sein. Zu den Aufgaben des Staates gehört aber neben den einen unmittelbaren Ausfluss der Staatshoheit bildenden Bethätigungen der gesetzgebenden, regierenden (vollziehenden) und richterlichen Gewalt auch die Verwaltung und Pflege der materiellen Kräfte und Zustände im Staate, die Staatswirthschaft im weitesten Sinne des Wortes, welche insbesondere auch die Sorge für den öffentlichen Verkehr und die öffentlichen Anstalten, insoweit sie die gemeine, materielle Wohlfahrt der Nation fördern, so wie für die Grundbedingungen des nationalen Wohlstandes überhaupt im Ganzen und in ihren Theilen in sich begreift. Einen Zweig der staatlichen Volkswirthschaftspflege bildet die Sorge für die öffentlichen Verkehrswege (Land- und Wasserstrassen, Eisenbahnen, Telegraphen etc.). Die Aufsicht über die öffentlichen Verkehrsanstalten obliegt dem Staate auch dann, wenn mit Bezug auf dieselben die Regalität nicht statuirt ist. Der Staat kann wohl an Privatgesellschaften die Herstellung von Eisenbahnen überlassen, aber er darf nie auf das Recht ver-

zichten, diese wichtigsten Mittel des öffentlichen Verkehres, welche ihrer Natur nach, ebenso wie z. B. die Post, einen wesentlichen Bestandtheil der öffentlichen Wirthschaft bilden, an sich zu ziehen, und selber für die einschlägigen Interessen des Publicums zu sorgen. Diese Aufgabe erfüllt er durch den Eigenbetrieb am vollkommensten. Abgesehen davon ist auch zu erwägen, dass die vom Staate übernommenen und in dessen Eigenbetriebe befindlichen Eisenbahnen insofern einen Theil seines „werbenden Vermögens" bilden, als sie für den Staat Einkünfte abwerfen, und dass deren Verwaltung somit auch die Finanzwirthschaft des Staates wesentlich beeinflusst. Es sind daher eminent öffentlichrechtliche Interessen, die durch den geregelten Eisenbahnbetrieb des Staates gewahrt werden, mag derselbe auch zunächst nur als ein wirthschaftliches Geschäftsunternehmen des Staates in Erscheinung treten. Daraus folgt aber, dass die mit dem Organisationsstatut der Staatseisenbahnverwaltung vom 23. Juni 1884, R. G. Bl. Nr. 103, dem Bereiche der Eisenbahnbetriebsdirectionen zugewiesenen und von denselben gemäss des mit der Kundmachung vom 19. Januar 1896, R. G. Bl. Nr. 16, eingeführten Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahnverwaltung in allen wesentlichen Punkten an die Staatsbahndirectionen übertragenen Geschäfte (§ 17 des Statutes) als Geschäfte der Regierung in Betracht kommen, da dieselben eine der Aufgaben des Staates erfüllen zu helfen bestimmt sind. Dies bringt das Organisationsstatut vom 19. Januar 1896 auch damit zum Ausdrucke, dass es im § 14 die Mitglieder der dem Eisenbahnministerium untergeordneten Staatsbahndirectionen unter die Staatsbeamten einreiht (s. auch Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 30. Juli 1896, R. G. Bl. Nr. 139). Es kann darum keinem Zweifel unterliegen, dass die gemäss Organisationsstatutes vom 23. Juni 1884, R. G. Bl. Nr. 103, bestandenen Eisenbahnbetriebsdirectionen, insofern sie Geschäfte eines vom Staate an sich gezogenen Eisenbahnbetriebes verrichteten, als öffentliche Behörden im Sinne des § 492 St. G. anzusehen seien, und dass Beleidigungen derselben gemäss Art. V des Gesetzes vom 17. December 1862, R. G. Bl. Nr. 8 ex 1863, der Verfolgung von amtswegen unterliegen. Es ist daher die angefochtene Freisprechung der beiden unteren Instanzen rechtsirrthümlich, weshalb der von der Generalprocuratur zur Wahrung des Gesetzes erhobenen Nichtigkeits-

beschwerde in Gemässheit des § 292 S. P. O. Folge gegeben wurde.

Nr. 50.

Zuständigkeit des V. G. H. zur Entscheidung der Frage, ob ein Gewerbe sich als ein der Concession bedürfendes oder als freies Gewerbe darstellt. — Der Betrieb eines Eisenbahnfrachten-Revisions- und Reclamationsbureaus durch eine Privatperson, kann nur auf Grund einer — nach freiem Ermessen der Behörde — zu ertheilenden Concession unternommen werden.

(Entscheidung des V. G. H. vom 12. November 1896, Z. 5976.)

Das Ministerium des Innern hat dem A. H. mit Erlass vom 22. April 1895, Z. 6813, die angesuchte Bewilligung zur Eröffnung eines Eisenbahnfrachten-Revisions- und Reclamationsbureaus in St. verweigert.

A. H. erhob gegen den abweislichen Bescheid die Beschwerde beim V. G. H. und bestritt in derselben die Gesetzmässigkeit der angefochtenen Entscheidung, weil die vom Beschwerdeführer beabsichtigte Unternehmung ein Handelsgeschäft sei, zu dessen Antritt in Gemässheit des § 11 Gewerbegesetznovelle vom 15. März 1883, R. G. Bl. Nr. 39, die blosse Anmeldung bei der Behörde hinreiche und weil ferner, selbst wenn diese Unternehmung von der Erlangung einer behördlichen Concession abhängig wäre, solche im vorliegenden Falle nicht zu verweigern war.

Der V. G. H. wies die Beschwerde als unbegründet ab.

Gründe:

Wenn der Regierungsvertreter bei der öffentlichen, mündlichen Verhandlung zunächst die Incompetenz des Gerichtshofes zur Entscheidung für den ganzen Umfang der Streitsache eingewendet hat, weil dieselbe lediglich nach administrativem Ermessen zu entscheiden war, so konnte der Gerichtshof dieser Einwendung darum nicht im vollen Umfange stattgeben, weil das Beschwerdebegehren in erster Linie dahingeht, dass der Beschwerdeführer zur Errichtung des in Frage kommenden Bureaus, da es sich bei demselben nicht um den Betrieb eines concessionirten Gewerbes, sondern um die Ausübung einer freien Beschäftigung handle, einer Concession überhaupt nicht bedurft habe, weil somit den Gegenstand des Streites vor allem die Frage bildet, ob der Wirkungskreis des Bureaus eine der Concession bedürftige oder eine freie

Beschäftigung darstelle, die Beantwortung dieser Frage aber der Cognition des Gerichtshofes keineswegs entzogen ist.

In der Sache selbst ist der V. G. H. davon ausgegangen, dass hier allerdings der Fall des Art. V, lit. *f* Kundmachungspatent zur Gewerbeordnung vorliegt, welche gesetzliche Bestimmung neben anderen Geschäften auch alle Unternehmungen von Privatgeschäftsvermittlungen in anderen als Handelsgeschäften von der Geltung der Gewerbeordnung ausnimmt. Dass hier überhaupt eine Geschäftsvermittlung in Betracht kommt, folgt schon daraus, dass unter Geschäftsvermittlung im weitesten Sinne jede Thätigkeit verstanden werden muss, durch welche geschäftliche Beziehungen zwischen dritten Personen angeknüpft oder geordnet werden sollen. Nach dieser allgemeinen Charakterisirung treffen aber die Merkmale einer Geschäftsvermittlung bei der vom Beschwerdeführer in Aussicht genommenen Thätigkeit zu, sowohl hinsichtlich der beabsichtigten Ertheilung von Auskünften zum Zwecke der Eingehung von Geschäften mit der Bahnverwaltung als auch hinsichtlich der Revision von Frachtrechnungen und der Reclamationen allfälliger Uebergebühren. Es handelt sich also nach der Rechtsanschauung des V. G. H. im vorliegenden Falle allerdings um eine Thätigkeit, welche als Geschäftsvermittlung charakterisirt werden kann, und es liegt auch das weitere Moment vor, dass diese Vermittlung in anderen als in Handelsgeschäften Platz greift.

Es ist richtig, dass zu den Geschäften, deren Vermittlung der Beschwerdeführer in Aussicht nimmt, zunächst die Transportgeschäfte gehören, welche durch die Eisenbahn besorgt werden, und ebenso wenig unterliegt es einem Zweifel, dass, da nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches die Frachtgeschäfte der Eisenbahn zum mindesten auf Seite der Bahn Handelsgeschäfte sind (Art. 272, Z. 3 und 5 H. G. B.), die Intervention beim Abschlusse solcher Geschäfte sich auch im Sinne des citirten Art. V, lit. *f* des Kundmachungspatentes zur Gewerbeordnung als eine Geschäftsvermittlung in Handelsgeschäften qualificirt. Allein, nach dem eigenen Zugeständnisse des Beschwerdeführers soll sich seine Thätigkeit nicht nur auf die Vermittlung von Frachtgeschäften im Wege der Auskunftertheilung beschränken, sondern der Beschwerdeführer beabsichtigt noch überdies die Entfaltung einer weiteren Thätigkeit, darin bestehend, dass er die Frachtrechnungen der Bahn revidiren und in Fällen von Mehrforderungen die

Uebergebühren von der Bahn reclamiren will. In der Thätigkeit dieser letzteren Art konnte aber der V. G. H. nicht mehr die Vermittlung von Handelsgeschäften, speciell von Eisenbahnfrachtgeschäften erblicken, da im eigentlichen Sinne, welcher bei Handelsgeschäften festzuhalten ist, als eine Geschäftsvermittlung nur jene Mitwirkung angesehen werden kann, welche darauf abzielt, den Abschluss des Geschäftes vorzubereiten oder herbeizuführen, während, wenn in Bezug auf ein bereits abgeschlossenes Geschäft eine Thätigkeit, etwa — wie im vorliegenden Falle — in der Richtung entwickelt wird, dass nur noch die Frage zur Austragung zu bringen ist, ob und inwieweit bei einzelnen Geschäften von der einen Partei (der Eisenbahn) zum Nachtheile der anderen die vereinbarten Frachtsätze unrichtig angewendet worden seien, in dieser Beschäftigung allerdings eine besondere, aus Anlass von Handelsgeschäften zwischen den betheiligten Parteien vermittelnde Thätigkeit, jedoch keine Geschäftsvermittlung in Handelsgeschäften gelegen ist. Muss aber angenommen werden, dass die Thätigkeit des projectirten Bureaus auf Privatgeschäftsvermittlung auch in anderen als in Handelsgeschäften gerichtet sein sollte, so steht auch ausser Zweifel, dass diese Thätigkeit unter die Vorschriften des Hofkanzleidecretes vom 5. Februar 1847, P. G. S. Nr. 14, fällt, wonach eine derartige Beschäftigung nicht von jedermann frei, sondern nur auf Grund einer behördlichen Concession unternommen werden kann.

Wenn schliesslich der Beschwerdeführer geltend macht, dass die Ertheilung dieser Concession, da die Bedingungen hiefür gegeben seien, ihm nicht verweigert werden konnte, so hatte der V. G. H. auf diese Ausführungen nicht weiter einzugehen, da die Voraussetzungen für eine solche Concessionsertheilung wie die angestrebte nicht gesetzlich genau umschrieben und präcisirt, sondern von den Behörden nach freiem Ermessen zu beurtheilen sind, in dieser Richtung also die Beschwerde allerdings einen Gegenstand betrifft, zu dessen Ueberprüfung der V. G. H. nicht berufen erscheint.

. . . . .

Nr. 51.

Zur Frage nach dem Unternehmer des Betriebes von Erdarbeiten und der Schottergewinnung für eine Eisenbahngesellschaft in Absicht auf die Feststellung der Versicherungszuständigkeit der in diesen Betrieben beschäftigten Personen zur territorialen oder zur berufsgenossenschaft-

lichen Unfallversicherungsanstalt. — Beurtheilung dieser Frage nur nach dem zur Zeit des Versicherungsantrages festgestellten Thatbestande.

(Entscheidung des V. G. H. vom 13. November 1896, Z. 6025.)

Das Ministerium des Innern hat mit der Entscheidung vom 23. August 1895, Z. 24160, ausgesprochen, dass die territoriale Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt in P. im Hinblicke auf die Bestimmung des § 57 des Unfallversicherungsgesetzes zur Versicherung der in dem von Anton B. in D. angemeldeten Betriebe „Erdarbeiten und Schottergewinnung" für die A. Eisenbahn beschäftigten Arbeiter nicht verpflichtet ist, weil nach den Bestimmungen des § 11 des Unfallversicherungsgesetzes die A. Eisenbahngesellschaft als Unternehmerin dieses Betriebes anzusehen sei. Für diese Rechtsanschauung war hinsichtlich des Betriebes der Schottergewinnung die Thatbestandsannahme maassgebend, dass dieser in einer der Gesellschaft gehörigen Schottergrube erfolge und das gewonnene Material ausschliesslich von der Gesellschaft verwendet werde, wonach zweifellos der bezeichnete Betrieb für Rechnung der Gesellschaft erfolge. — Was die Erdarbeiten anbelangt, so stützt sich die Entscheidung darauf, dass diese Arbeiten als Bauarbeiten im weitesten Sinne aufzufassen seien, und nach den gepflogenen Erhebungen Anton B. kein auf die Ausführung von Bauarbeiten sich erstreckendes Gewerbe betreibe, sondern nur die ihm von den Ingenieuren der Gesellschaft angewiesenen Arbeiten ausführe, nicht aber die selbständige Ausführung eines Baues übernommen habe, wonach also auch nur die Gesellschaft in ihrer Eigenschaft als Bauherr, als Unternehmerin des Betriebes angesehen werden könne.

Die dagegen beim V. G. H. erhobene Beschwerde begehrt die Aufhebung der Entscheidung nach § 6 des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, indem sie eine Mangelhaftigkeit des Verfahrens behauptet, weil nicht ordnungsmässig erhoben worden sei, dass Anton B. Erdarbeiten nicht nur für die A. Eisenbahngesellschaft, sondern auch, und zwar insbesondere Wegherstellungen für andere Auftraggeber unternommen habe. Der V. G. H. hat die Beschwerde als unbegründet abgewiesen.

Gründe:

Ueber die in der Beschwerde erhobene Einwendung konnte der V. G. H. deshalb hinweggehen, weil, wie sich aus

dem Nachfolgenden ergeben wird, der behauptete Thatumstand für die Entscheidung der Frage, ob Anton B. zur Zeit der Anmeldung des in Rede stehenden Betriebes zur Unfallversicherung als selbständiger Unternehmer anzusehen war, nicht maassgebend ist, daher auch allfällige Mängel in den Erhebungen über den erwähnten Thatumstand keineswegs eine wesentliche Mangelhaftigkeit des Verfahrens begründen würden.

Die Entscheidung der Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt ebenso wie auch die Entscheidungen der Administrativbehörden konnten nämlich nur auf Grund jenes Thatbestandes erfliessen, welcher zur Zeit des Versicherungsantrages des Anton B. vorlag. — Diesen Thatbestand hatte auch der V. G. H. seiner Entscheidung zugrunde zu legen und er konnte auf Verhältnisse und Thatumstände, welche dem der angefochtenen Entscheidung zugrunde gelegenen Thatbestande nachgefolgt sind, keine Rücksicht nehmen (§ 6 des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876). Nun hat Anton B. in der Anmeldung vom 1. Februar 1892 die Ausführung von Erdarbeiten und die Schottergewinnung bei der A. Eisenbahn als den versicherungspflichtigen Betrieb angegeben und sich selbst als Partieführer bezeichnet. Dies allein würde schon genügen, um die Annahme zu rechtfertigen, dass zur Zeit der Anmeldung B. diese Arbeiten nicht als selbständiger Unternehmer, sondern für die A. Eisenbahngesellschaft ausführte, und es würde dem auch der (selbst erwiesene) Umstand nicht entgegenstehen, dass B., wie er behauptet, die Arbeiter selbst aufnahm, entlohnte und entliess, weil solches auch in Vollmacht geschehen kann. Aber B. hat überdies bei seiner Einvernahme am 2. April 1895 beim Bürgermeisteramte in D. selbst angegeben, dass er früher wohl in Diensten der A. Eisenbahn als Regiepartieführer gestanden und pro Tag entlohnt worden sei, dass aber dieses Verhältniss seit August 1894 nicht mehr bestehe, und er seither die Arbeiten als selbständiger Unternehmer für die Eisenbahn übernehme. — Allerdings behauptet die Beschwerde, dass B. bei der A. Eisenbahn nur bis 16. März 1891 als Partieführer angestellt gewesen sei und hat die Eisenbahngesellschaft die gleiche Angabe auch schon in ihrer Aeusserung vom 25. April 1895 gemacht. Dem kann aber angesichts der gegentheiligen bestimmten Erklärung des Anton B. kein Gewicht beigelegt werden, zumal der obigen Angabe der A. Eisenbahn der Umstand

entgegensteht, dass B. am 1. Februar 1892 den Betrieb der Erdarbeiten und Schottergewinnung als Partieführer zur Unfallversicherung angemeldet hat. — Wenn sich weiters die Beschwerde auf den dem Anton B. ausgefertigten Gewerbeschein für die Ausführung von Erdarbeiten beruft, so ist zu bemerken, dass derselbe erst über die am 23. April 1895 erfolgte Anmeldung des Gewerbebetriebes am 5. Juni 1895 ausgestellt worden ist, also über die Thatsache, dass B. zur Zeit seines Versicherungsantrages bereits selbständiger Unternehmer gewesen sei, keinen Beweis liefert, für die vorliegende Entscheidung aber auch darum nicht berücksichtigt werden konnte, weil er den Administrativbehörden bei ihrer Entscheidung noch nicht vorlag.

Was von den Erdarbeiten gesagt wurde, gilt auch von der Schottergewinnung, welche B. in einem der A. Eisenbahn gehörigen Steinbruche in Verbindung mit den erwähnten Erdarbeiten und für deren Zwecke betreibt, und auch in Verbindung mit diesen Arbeiten zur Unfallversicherung und als Gewerbe angemeldet hat. Denn wenn auch der Umstand, dass B. den für die Erdarbeiten erforderlichen Schotter in einer der A. Eisenbahn gehörigen Schottergrube gewinnt, für die Entscheidung der Frage, ob er selbständiger Unternehmer ist, unentscheidend wäre, so darf nicht übersehen werden, dass er zur Zeit des Versicherungsantrages eben noch in Diensten der Bahn stand und den Schotter für die Bahn verwendete, und dass die Behauptung der Beschwerde, B. habe Schotter auch zu anderen, von ihm übernommenen Wegherstellungen verwendet, durch die gepflogenen Erhebungen nicht bestätigt wurde. — Es kann also nach dem Gesagten der der angefochtenen Beschwerde zugrunde gelegte Thatbestand wenigstens für den Zeitpunkt des Versicherungsantrages — und nur dieser ist für die Entscheidung maassgebend — keineswegs als actenwidrig angenommen bezeichnet werden.

Mag man nun die unbestritten versicherungspflichtige Schottergewinnung mit der angefochtenen Entscheidung als einen von den unbestritten unter die nach § 1, Abs. 2 des Unfallversicherungsgesetzes versicherungspflichtigen Bauarbeiten zu zählenden Erdarbeiten getrennten Betrieb oder, wie die Beschwerde annimmt, als einen mit denselben zusammengehörigen Theilbetrieb ansehen, so erscheint im ersteren Falle im Sinne der Bestimmungen des § 11, Abs. 1

und 2, im letzteren Falle im Sinne der Bestimmungen des § 11, Abs. 2 des Unfallversicherungsgesetzes die A. Eisenbahngesellschaft als Betriebsunternehmerin, und fällt demnach die Unfallversicherung der in diesen Betrieben beschäftigten Arbeiter nicht der territorialen Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt, sondern der gemäss § 58 des Unfallversicherungsgesetzes errichteten berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen zu.

Nr. 52.

Die Partei, welche wegen Verlust des Gutes Ersatzansprüche stellt, muss das Vorhandensein eines Schadens erweisen. Falls dieser Beweis mangels jedes anderen Beweismittels durch den der Bahnanstalt aufgetragenen referiblen Haupteid geführt werden soll, muss die Partei, sei es die Person angeben, welche denselben nomine der Bahnanstalt zu leisten hat, sei es nähere Umstände anführen, aus welchen die Gegenseite nähere Kenntniss von der zu beschwörenden Thatsache erhält.

(Entscheidung des O. G. H. vom 18. November 1896, Z. 12204/280: Bestätigung der Entscheidung des O. L. G. Lemberg vom 23. Juni 1896, Z. 13879, Abänderung des Erkenntnisses des L. als H. G. Czernowitz vom 18. April 1896, Z. 111185.)

Die Frau M. R. hatte am 3. Juni 1893 in der Station Cz. drei Colli mit gebrauchten Kleidern, Wäsche und Bettzeug nach Rotterdam aufgegeben und dieselben am 14. October 1893 von dort wieder nach Cz. zurückgesendet. Laut des für die Rückbeförderung ausgestellten Frachtbriefes bestand die Sendung aus zwei Ballen mit der Signatur R. Nr. 1 und 2, im Gesammtgewichte von 86 Kilogramm, und einem mit der Signatur R. M. 3 versehenen Korbe im Gewichte von 76 Kilogramm, welche drei Colli laut Angabe im Frachtbriefe angeblich Bettzeug und Kleider enthielten. Eine Werthdeclaration war im Frachtbriefe nicht angegeben.

Die in Frage stehende Sendung gelangte am 3. November 1893 in Cz. zwar richtig an, jedoch wurde an den Ballen mit der Signatur R. Nr. 1 und 2 ein Gewichtsabgang von 5 Kilogramm constatirt und derselbe im Frachtbriefe auch bahnämtlich bestätigt. Frau R. liess infolge dessen den Ballen R. Nr. 2 öffnen, und fand in demselben statt der darin verpackten Effecten im angeblichen Werthe von 221 fl. Federn im Werthe von kaum 10 fl. vor. Frau R. verweigerte daher die Annahme des mit R. Nr. 2 bezeichneten Ballens und belangte die Eisenbahnverwaltung, welcher die Station Cz. unter-

steht, auf Ersatz des wie zuvor angegeben mit 221 fl. bezifferten Schadens.

Das L. als H. G. Cz. hat in dieser summarisch verhandelten Handelsrechtssache die belangte Eisenbahnverwaltung verurtheilt, der Klägerin von der eingeklagten Summe per 221 fl. den Theilbetrag per 2 fl. 50 kr. sammt 6 Procent Zinsen vom Klagstage binnen 3 Tagen zu bezahlen, die Klägerin aber mit dem weiteren Begehren auf Verhaltung der Belangten zur Zahlung des restlichen Betrages von 218 fl. 50 kr. sammt 6 Procent Zinsen vom Klagstage abgewiesen.

Die beiderseitigen Kosten dieses Streites wurden gegeneinander für aufgehoben erklärt.

Gründe:

Die Klagebehauptungen wollte die Klägerin mit dem der Gegenseite aufgetragenen referiblen Haupteide, und den Umstand, dass sie in den mit dem Signum R. Nr. 1 und 2 versehenen, am 2. Juni 1893 in der Station Cz. zur Aufgabe gelangten zwei Ballen Kleider und Bettzeug verpackt habe, mit der Zeugenschaft der Dw. G. beweisen. Die Gegenseite giebt wohl den Abschluss des Frachtgeschäftes nach Inhalt des der Klage angeschlossenen Frachtbriefes de dato Rotterdam 14. October 1893, sowie die bahnämtliche Constatirung des Gewichtsmancos von 5 Kilogramm an der am 9. November 1893 in Cz. zur Abgabe an die Klägerin angelangten, aus den obbezeichneten drei Collis bestandenen Sendung zu, bestreitet aber, dass der mit Signum R. Nr. 2 versehen gewesene Ballen, dessen Annahme die Klägerin verweigerte, und der, wie beiderseits zugegeben wurde, beim Anlangen in Cz. die unverletzte Zollplombe aus Rotterdam an sich getragen hatte, das Gewichtsmanco gezeigt habe, indem vielmehr die beiden Ballen, also auch der von der Klägerin anstandslos angenommene Ballen mit dem Signum R. Nr. 1, zusammen bei der Aufgabe in Rotterdam laut oben bezogenen Frachtbriefes 82 Kilogramm und bei der sodann in Cz. erfolgten Abgabe bloss 77 Kilogramm gewogen haben. Schliesslich widerspricht die belangte Eisenbahnverwaltung der klägerischen Behauptung, dass sich in dem mit unverletzter Zollplombe angelangten Ballen R. Nr. 2 ursprünglich ein anderer als der constatirte Inhalt von Federn befunden habe, und dass insbesondere die

Klägerin in demselben die laut dem der Klage beigeschlossenen Verzeichnisse abgängigen Effecten verpackt habe, indem sich gegen die Zulässigkeit des der belangten Bahnverwaltung aufgetragenen Haupteides verwehrt wird.

Wenn auch an dem Bestehen der Haftpflicht der Beklagten bei dem bahnämtlich constatirten Gewichtsmanco an den an die Klägerin zur Abgabe angelangten Frachtgütern, die aber nicht zu den im § 67 des Eisenbahnbetriebsreglements vom 10. Juni 1874, R. G. Bl. Nr. 75, angeführten Gütern gezählt werden können, im Sinne der Art. 395, 400, 401 und 423 a. H. G. B. und im Sinne des § 62 des citirten Betriebsreglements nicht gezweifelt werden kann, so vermag sich die Klägerin im vorliegenden Falle auf diese Haftpflicht der Belangten doch nicht mit Erfolg zu berufen, weil durch das in Rotterdam erfolgte gemeinsame Abwägen beider Ballen im Gesammtgewichte von 82 Kilogramm sich nicht feststellen lässt, ob an dem Ballen, dessen Annahme die Klägerin verweigerte, oder an dem von derselben anstandslos angenommenen Ballen sich irgend welcher Verlust ereignet hat, und durch die Annahme des Gutes seitens der Klägerin, welche diesfalls innerhalb der im Art. 386 a. H. G. B. normirten Frist nichts unternahm, im Sinne des Art. 408 a. H. G. B. jeder Anspruch gegen die Belangte erloschen ist.

Aber auch aus einem weiteren Grunde musste die Klägerin bei diesem Sachverhalte mit ihrem auf vollen Ersatz der von ihr angesprochenen Summe per 221 fl. gerichteten Begehren abgewiesen werden.

Sache der Klägerin war es nämlich, beim diesbezüglichen Widerspruche der Gegenseite auf geeignete Weise darzuthun, dass ihr wirklich ein Schade im Sinne der §§ 1293, 1294 und 1295 a. b. G. B. durch das Frachtgeschäft mit der Belangten erwachsen ist, d. i. dass Klägerin thatsächlich in dem von Rotterdam nach Cz. beförderten Ballen mit dem Signum R. Nr. 2, dessen Annahme sie eben verweigerte, die von ihr als abgängig bezeichneten Effecten eingepackt habe und sich dieselben thatsächlich in diesem beanständeten Ballen befunden haben. Da nun der über diese streitentscheidende Klagsthatsache durch den Haupteid geführte Beweis gemäss § 280 gal. G. O. sich als unzulässig erweist, weil die physische Person, die namens der Belangten diesen Eid leisten soll, von der Deferentin gar nicht bezeichnet worden ist und die letztere auch gar keine

Umstände angeführt hat, nach welchen die Gegenseite vo der zu beschwörenden Thatsache irgend welche Kenntnis erlangen könnte, so blieb diese Klagsthatsache unbewiesen.

Auf den durch die Zeugin Dw. G. angebotenen Beweis kann kein Bedacht genommen werden, weil durch diese Zeugin nur dargethan werden will, dass Klägerin in den beiden Ballen vor deren Absendung von Cz. nach Rotterdam Kleider und Bettzeug verpackt habe, während es zur Begründung des Klagebegehrens nur darauf ankommt, dass sich die von der Klägerin als abgängig bezeichneten Fahrnisse für deren Verlust der Schadenersatz von 221 fl. angesprochen wird, in dem von ihr beanständeten Ballen R. Nr. 2 im Zeitpunkte der Aufgabe in Rotterdam thatsächlich befunden haben, weil ja im vorliegenden Falle die belangte Bahnverwaltung nicht aus ihrer Haftpflicht für den Transport der in Frage stehenden drei Colli von Cz. nach Rotterdam sondern aus der Haftpflicht für den Transport von Rotterdam nach Cz. als der Bestimmungs- und Abgabsstation in Anspruch genommen wird.

In der Erwägung jedoch, dass in dem der Klage zugrunde liegenden Frachtbriefe de dato Rotterdam 14. October 1893 der Werth der zum Eisenbahntransporte nach Cz. aufgegebenen drei Colli nicht declarirt erscheint, in der ferneren Erwägung, dass eine böswillige Handlungsweise der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Leute seitens der Klägerin, welche selbst den Verlust in einer Verwechslung oder in einer Entwendung sucht, direct gar nicht behauptet wird; in weiterer Erwägung, dass die in den fraglichen drei Collis zur Aufgabe gelangten Effecten der Klägerin nicht zu denjenigen Gegenständen gehören, für welche bei Gewichtsmanco eine besondere Beschränkung der Haftpflicht der Eisenbahnen im § 67 des Eisenbahnbetriebsreglement vom 10. Juni 1874, R. G. Bl. Nr. 75, statuirt ist und in schliesslicher Erwägung, dass beiderseits zugestandenermaassen bei der fraglichen Sendung aus Rotterdam bahnämtlich ein Gewichtsmanco von 5 Kilogramm constatirt worden ist, unterliegt es keinem Zweifel, dass aus diesem Grunde der Klägerin ein Entschädigungsanspruch für den constatirten Gewichtsabgang von 5 Kilogramm an ihren von Rotterdam nach Cz. beförderten drei Frachtstücken, und zwar nach dem gemeinen Werthe von 30 fl. Silber pro 50 Kilogramm Brutto, mithin vorliegendenfalls ein Betrag von 2 fl. 50 kr. für das bahn-

ämtlich constatirte Gewichtsmanco von 5 Kilogramm im Sinne des § 68 des citirten Betriebsreglements gegen die belangte Bahnverwaltung zusteht. Diesem nach wird die belangte Eisenbahnverwaltung zur Zahlung des Theilbetrages von 2 fl. 50 kr. sammt 6 Procent Zinsen vom Klagstage an die Klägerin verhalten, dagegen dieselbe mit dem restlichen Theile ihres Klagebegehrens abgewiesen.

Mit Rücksicht auf die theilweise Sachfälligkeit beider Streittheile werden die beiderseitigen Streitkosten gemäss § 25 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, gegeneinander für aufgehoben erklärt.

Ueber Appellation beider Theile hat das O. L. G. Lemberg die erstgerichtliche Entscheidung dahin abzuändern befunden, dass der Ersatzanspruch der Klägerin gänzlich abgewiesen werde und dieselbe verurtheilt, der Geklagten die mit 167 fl. 70 kr. bemessenen Processkosten, sowie die Kosten der Appellation im Betrage von 11 fl. 36 kr. an die Geklagte zu ersetzen und die eigenen Appellationskosten selbst zu tragen.

Gründe:

Das Landesgericht in Czernowitz hat mit Grund das Klagebegehren auf den Theilbetrag per 2 fl. 50 kr. zurückgewiesen, indem es angenommen hat, dass Klägerin den Beweis des Schadens nicht erbracht habe. Die Appellationsausführungen bieten keine Widerlegung dieser Annahme. Die nicht bestrittene Thatsache, dass der Verschluss bei dem beanständeten Ballen unversehrt war, begründet die Vermuthung, dass der Inhalt des Ballens keine Umwechslung erfahren hat.

Angesichts dessen ist der hierüber in der Replik angebotene Beweis durch den Haupteid unzulässig, während der in der Triplik angebotene Beweis sich als unentscheidend darstellt, weil die berufene Zeugin bloss bei der Verpackung der Sachen mitgeholfen hat, sie daher über die Beschaffenheit der Verpackung und den Inhalt der Colli im Zeitpunkte der Aufgabe offenbar nicht in der Lage wäre auszusagen, und übrigens die Klägerin die unterscheidenden Merkmale der ursprünglichen und der beanständeten Verpackung nicht einmal angegeben hat, hingegen die Hinweisung auf die der Triplik angeschlossene Waarenerklärung die wider sie streitende Vermuthung nicht zu widerlegen vermag, zumal sie von der

Klägerin erst nach der Rücksendung der Sachen ausgestellt wurde und die daselbst beigesetzte zollämtliche Bestätigung sich bloss auf den bei der Abgabe erhobenen Thatbestand bezieht und die Richtigkeit der Declaration in Bezug auf die allgemeine, die Zollfreiheit bedingende Beschaffenheit der Sachen zum Gegenstande hat, ohne dass sie einen Rückschluss auf eine bestimmte Gattung der Sachen, insbesondere in der Richtung der Klageangaben gestatten würde.

Demgemäss war das Urtheil in den abweisenden Theilen nicht bloss zu bestätigen, sondern auch in dem dem Klagebegehren stattgebenden Theile über die begründete Appellation der Gegenseite abzuändern und das Klagebegehren ganz zurückzuweisen, weil die Klägerin den Ersatzanspruch aus dem Totale des Gewichtsmancos, welches übrigens, da das beanständete Collo bei der Auf- und Abgabe nicht besonders gewogen wurde, nicht erwiesen erscheint, keineswegs gestellt hat, weshalb das L. G. Cz. keine Veranlassung gehabt haben konnte, den Ersatzanspruch nach dieser Richtung zu prüfen. In Consequenz dessen und im Hinblicke auf die § 24 und 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, war das erstgerichtliche Urtheil auch im Kostenpunkte abzuändern.

Der O. G. H. wies die bei demselben seitens der Klägerin eingebrachte Revisionsbeschwerde, deren Kosten dieselbe im Sinne der §§ 24 und 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, selbst zu tragen hat, zurück.

Gründe:

Die Revisionsbeschwerde ist, so weit in derselben verlangt wird, dass dem Klagebegehren stattgegeben werde, nachdem beide untergerichtlichen Urtheile darin übereinstimmen, dass die Klägerin mit dem Betrage von 218 fl. 50 kr. abzuweisen sei, eine ausserordentliche und nach § 51 S. V. unzulässig, insoweit aber das O. L. G. Lemberg auch den Theilbetrag von 2 fl. 50 kr. der Klägerin nicht zuerkannte, und dieselbe zum Ersatze der Kosten an die geklagte Bahnverwaltung verfällt, eine ordentliche, in dieser Richtung aber die obergerichtliche Entscheidung durch deren Begründung, und was den Kostenanspruch anbelangt, durch die §§ 24 und 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, gerechtfertigt.

Nr. 53.

Die Verweigerung der Zustimmung zur Uebersetzung eines Bahngeleises ist ein Verwaltungsact, der im freien Ermessen des Eisenbahnministeriums gelegen ist.

(Entscheidung des V. G. H. vom 30. November 1896, Z. 5568.)

Der Bezirksausschuss S. hatte gegen den Erlass des Eisenbahnministeriums vom 8. Juli 1896, Z. 4583/I, mit welchem die Zustimmung zur projectirten Uebersetzung des Bahngeleises der N.-Bahn in Kilometer 95·0/1 der Strecke G.-G. durch die von V. nach Č. herzustellende Bezirksstrasse aus Betriebsrücksichten, sowie aus dem weiteren Grunde verweigert worden war, weil die Bahngesellschaft ihrer gesetzlichen Verpflichtung zur Aufrechthaltung der zur Zeit des Bahnbaues bestandenen Communicationen vollständig entsprochen hat, dann gegen den Erlass vom 17. August 1896, Z. 16472, womit der im Gegenstande eingenommene Standpunkt aufrechterhalten und das Eingehen auf neuerliche Untersuchung abgelehnt wurde, an den V. G. H. die Beschwerde gerichtet.

Diese Beschwerde wurde nach den §§ 3, lit. *e*, 5, 21 des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, ohne weiteres Verfahren zurückgewiesen, weil es sich bei der in Rede stehenden Verweigerung der Zustimmungserklärung um einen Verwaltungsact handelt, welcher im freien Ermessen des Eisenbahnministeriums gelegen ist, und weil, insofern die Beschwerde die Einleitung eines Verfahrens zur zwangsweisen Verpflichtung der N.-Bahn, die Bahnübersetzung zu gestatten (Expropriation), anstrebt, die Angelegenheit im Administrativverfahren nicht ausgetragen ist, da in dieser Richtung die instanzmässigen Entscheidungen der competenten politischen Behörden noch nicht einmal provocirt worden sind.

Nr. 54.

Ein Auftrag des Versenders wegen Nichtausfolgung einer Sendung an den Adressaten ist von der Empfangsstation nur dann zu befolgen, wenn dieser Auftrag im Wege der Versandtstation an die Empfangsstation gelangt. Selbst bei Gefahr im Verzuge (voraussichtliche Zahlungseinstellung des Empfängers) und bei dargethaner Unmöglichkeit einer rechtzeitigen Disposition im Wege der Versandtstation genügt eine vom Versender der Empfangsstation unmittelbar ertheilte Disposition nicht. In der Nichtbefolgung der letzteren durch die Abgabsbahn liegt keine Verletzung der bona fides und der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes.

(Entscheidung des O. G. H. vom 1. December 1896, Z. 9568; Bestätigung des Urtheiles des O. L. G. Wien vom 27. Mai 1896, Z. 1747 und des Urtheiles des H. G. Wien vom 3. December 1895, Z. 21566.)

Die protokollirte Firma A. v. P. gab in der Station B. 32 Waggonladungen und in der Station Z.-B. 50 Waggonladungen Bretter, zusammen also 82 Sendungen, an H. O. in W. St.-Bahn auf.

Die in der Bestimmungsstation eingelangten Sendungen wurden dem Empfänger avisirt, jedoch nicht rechtzeitig bezogen.

Von letzterem Umstande wurde die Firma A. v. P. durch die Aufgabsstationen verständigt und blieben die Sendungen, da keine Verfügung der Aufgabsfirma eintraf, Bahnhof lagernd.

Als die Aufgabsfirma in Erfahrung brachte, dass der Empfänger sich insolvent erklären werde, gab sie, nachdem inzwischen bereits 14 Sendungen von H. O. bezogen waren, um die Einbeziehung der restlichen 68 Sendungen in die Concursmasse zu verhindern, der Empfangsstation W. der St.-Bahn, und zwar nicht im Wege der Aufgabsstationen, sondern direct die Weisung, die Sendungen nicht mehr an H. O. auszufolgen, sondern zur Disposition der Aufgabsfirma zu halten, widrigens dieselbe die Bahn für den ganzen ihr aus der Nichtbefolgung erwachsenden Schaden verantwortlich machen werde.

Dieser Disposition wurde jedoch auf Grund der Bestimmungen des § 59 des B. R. vom 10. Juni 1874, beziehungsweise des § 64 des B. R. vom 10. December 1892 nicht entsprochen.

Unmittelbar nach obiger, der Empfangsstation von der Aufgeberin direct gegebenen Weisung wurden die Frachtbriefe der noch lagernden 68 Sendungen seitens des Empfängers H. O. ausgelöst und an denselben ausgefolgt.

Infolge der wenige Tage darauf erfolgten Eröffnung des Concurses über das H. O.'sche Vermögen wurden diese Sendungen in die Concursmasse einbezogen.

Die Firma A. v. P. klagte nunmehr die St.-Bahn auf Rückstellung der sämmtlichen ausgefolgten Sendungen, eventuell auf Zahlung des Facturawerthes derselben per 28.216 fl. 58 kr., welcher Betrag später auf den Betrag per 23.314 fl. 87 kr., als den Facturawerth der am Tage nach der ertheilten Disposition ausgefolgten 68 Sendungen restringirt wurde, und erklärte sich zugleich bereit, der geklagten St.-Bahn ihre bei

der Concursmasse angemeldete Forderung per 28.216 fl. 58 kr., respective per 23.314 fl. 87 kr. zu cediren.

Das H. G. Wien wies diese Klage ab.

Gründe:

In dem der Klage zugrunde liegenden Sachverhalte wird erklärt, dass K. P. am 8. Januar 1893 im Namen und im Auftrage der klagenden Firma unter Vorweisung der Originalaufgabsscheine den Stationschef der geklagten Gesellschaft am Bahnhofe in W., A. v. M., ersucht habe, dass die laut dieser Aufgabsscheine an H. O. in der Zeit zwischen dem 9. Juli und 7. September gesendeten, laut den beigebrachten Benachrichtigungsschreiben (das erste de dato 4. August, das letzte de dato 19. September 1892) nicht innerhalb der reglementsmässigen Zeit abgenommenen Waaren (Bretter) nicht mehr an O. ausgefolgt werden mögen, sondern zur Disposition des Klägers zu halten seien. Hierbei habe der genannte klägerische Bevollmächtigte auf die ausserordentliche Gefahr aufmerksam gemacht und ausdrücklich erwähnt, dass O. erklärt habe, er sei im Begriffe, seine Zahlungen einzustellen, wolle aber vorher noch am Montag die Waaren beziehen, damit dieselben in die Concursmasse fallen, worauf der Stationschef, indem er den klägerischen Beamten seiner grössten Bereitwilligkeit versicherte, entgegnete, er sehe wohl die Dringlichkeit und Gefahr im Verzuge ein, er sei jedoch im Hinblicke auf die Bestimmung des § 64 des seit 1. Januar 1893 in Kraft stehenden Betriebsreglements (Ministerialverordnung vom 10. December 1892, R. G. Bl. Nr. 207) ausser Stand, dem Auftrage Folge zu leisten, da er nur Aufträge, die ihm im Wege der Versandtstation zukommen, beachten könne. Der Stationschef habe weiters die Befolgung des ertheilten obigen Auftrages im eigenen Wirkungskreise verweigert und sei bei dieser Verweigerung auch verblieben, als ihm P. erklärte, dass es unmöglich sei, die vorgewiesenen Aufgabsrecepisse rechtzeitig an die Aufgabsstation gelangen zu lassen, damit dieselben sohin die St.-Bahn in W. verständigen könnten, die Waaren nicht auszufolgen, und ungeachtet P. wiederholt weiters nachträglich die grösste Gefahr betonend überdies die Erklärung hinzufügte, dass er, um den Stationschef zu beruhigen, sofort die Aufgabsrecepisse nach B. und Z.-B. senden werde, damit im Wege dieser Stationen die Weisungen an die Station W. der St.-Bahn gelangen, dass er

jedoch die Verweigerung der Ausfolgung begehren müsse, bis die Möglichkeit des Einlangens der Anweisungen von der genannten Station geboten würde. Am nächsten Tage, Montag den 9. Januar 1893, sei thatsächlich O. erschienen, habe die Ausfolgung der Waare verlangt, indem er die Fracht zu zahlen sich erbot und seien ihm auch die sämmtlichen Waaren, und zwar nach der in der Replik erfolgten Richtigstellung, dass 14 Waggons bereits vorher abgenommen worden waren, die noch vorhandenen 68 Waggons im Facturawerthe von 23.314 fl. 87 kr. ungeachtet der obigen Weisung ausgefolgt worden.

Am 9. Januar 1893 habe sich O. insolvent erklärt und am 19. Januar 1893 den Concurs angemeldet.

Der Kläger behauptet nun, dass ihm durch die geklagte Gesellschaft, weil sie seinen obigen Auftrag nicht erfüllte, ein Schade in der Höhe des Facturabetrages, abzüglich der auf die angemeldete Forderung entfallenen Concursquote zugefügt wurde und fordert mit der vorliegenden Klage, nach der in der Replik erfolgten Restringirung des Klagebegehrens, die Ausfolgung von 68 Waggon Hölzer oder Zahlung des Betrages von 23.314 fl. 87 kr., indem er sich ausdrücklich bereit erklärt, der geklagten Gesellschaft die zum Concurse angemeldete und liquidirte Forderung von 28.216 fl. 58 kr. zu cediren und die hierauf bezüglichen Accepte auszufolgen.

Bei Entscheidung dieser Rechtssache wird es in erster Linie darauf ankommen, ob in dem Verhalten des genannten Stationsvorstandes der geklagten Gesellschaft ein pflichtwidriger Vorgang, eine widerrechtliche (vertrags-, respective gesetzwidrige) Handlung gelegen ist und hängt die Beantwortung dieser Frage von dem Umfange und der Tragweite der mit dem 1. Januar 1893 in Wirksamkeit getretenen im § 64 des B. R. enthaltenen Bestimmungen ab.

Wenn der Art. 402 des H. G. B. bestimmt, dass der Frachtführer den späteren Ausführungen des Absenders wegen Zurückgabe des Gutes, oder wegen Auslieferung desselben an einen anderen als an den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger so lange Folge zu leisten habe, als er nicht letzterem nach Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung den Frachtbrief übergeben hat, so ist damit im Allgemeinen die Befugniss des Absenders, dem Frachtführer Anweisungen zu ertheilen, normirt und bezieht sich dieser Artikel nicht bloss auf die Anordnung, das Gut zurückzugeben oder an eine

andere Person auszufolgen, sondern begreift auch das Recht in sich, überhaupt Maassregeln in Betreff des Gutes zu treffen. Es ist also dann jedenfalls auch die Anordnung mit inbegriffen, das Gut bis zu einem gewissen Zeitpunkte nicht dem Empfänger auszufolgen. Conform dieser Bestimmung setzt der § 64 des B. R. fest, dass der Absender allein das Recht habe, die Verfügung zu treffen, dass das Gut auf der Versandtstation zurückgegeben, unterwegs angehalten, oder an einem anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte oder an einer Zwischenstation abgeliefert werde. Unter dieser Bestimmung ist auch die vom Kläger beabsichtigte Anhaltung der in Rede stehenden Brettersendungen, respective die Verfügung, die Waare nicht an den Adressaten auszufolgen, inbegriffen, denn was von dem Anhalten unterwegs gilt, muss doch auch von dem Anhalten am Bestimmungsorte gelten. Die Frage, ob der Kläger zu der gedachten Verfügung berechtigt war, ist also allerdings nach Art. 402 des H. G. B. und beziehungsweise § 64 des B. R. und nicht nach den allgemeinen Bestimmungen des Handels- und bürgerlichen Rechtes, respective nach den im § 354 des a. b. G. B. normirten Befugnissen des Eigenthümers zu beurtheilen.

Für obige Auslegung spricht auch die Bestimmung des § 66, Abs. 2, des B. R. Hiernach ist der Empfänger nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen im eigenen Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen.

Er ist insbesondere berechtigt, von der Eisenbahn die Uebergabe des Frachtbriefes und die Ausfolgung des Gutes zu verlangen. Dieses Recht erlischt, wenn der Absender der Eisenbahn eine nach Maassgabe des § 64 zulässige, entgegenstehende Verfügung ertheilt hat. Es bezieht sich also § 64 auf alle dem Inhalte des Frachtbriefes entgegenstehenden Verfügungen. Dabei mag noch insbesondere hervorgehoben werden, dass nach §§ 66 und 70 des B. R. geschlossen werden muss, dass, wenn der Adressat die Güter nicht innerhalb der reglementsmässigen Zeit abgenommen und die Eisenbahn die Güter auf Gefahr und Kosten des Absenders auf Lager genommen hat, dies nicht hindert, dass der Adressat nachträglich die Abgabe fordern kann und dass insolange eine gegentheilige Verfügung des Absenders auf dem vorge-

schriebenen Wege in der Bestimmungsstation nicht eingetroffen ist, das Gut dem sich nachträglich zum Bezuge meldenden Empfänger auszufolgen ist. Dies trifft im vorliegenden Falle umsomehr zu, als in den beigelegten Benachrichtigungsschreiben von der Nichtannahme der Güter ausdrücklich, und zwar allgemein, respective ohne Bezugnahme auf die im vorhergehenden Absatze erwähnte dreitägige Frist bemerkt ist, dass, falls der Adressat inzwischen vor Eintreffen der anderweitigen Disposition in der Abgabestation den Bezug des Gutes realisiren wollte, die Anzeige nicht verhindert, ihm dasselbe auszufolgen und dass der Kläger diesen Vormerk nicht beanständet, somit stillschweigend genehmigt hat.

Nach Abs. 3 des bereits bezogenen § 64 des B. R. ist die Eisenbahn derartige im ersten Absatze vorgesehene Verfügungen des Absenders zu beachten nur verpflichtet, wenn sie ihr durch Vermittlung der Versandtstation zugekommen sind, sie ist also berechtigt, Verfügungen des Absenders, welche nicht durch Vermittlung der Versandtstation getroffen wurden, nicht zu beachten. Im Abs. 6 wird weiters bestimmt, dass die Verfügungen des Absenders mittelst schriftlicher und vom Absender unterzeichneter Erklärung erfolgen müssen und ist diese Erklärung im Falle der Ausstellung eines Frachtbriefduplicates oder eines Aufgabescheines auf der betreffenden Urkunde zu wiederholen. Jede in anderer Form gegebene Verfügung des Absenders ist nach § 64, Abs. 7 des B. R. nichtig.

Die Weigerung des Stationsvorstandes, der nicht in der vorgeschriebenen Form getroffenen Verfügung des Klägers, respective seines Bevollmächtigten zu entsprechen, ist somit in dem in gesetzlicher Geltung stehenden Betriebsreglements begründet.

Dabei ist darauf hinzuweisen, dass auch nach dem Inhalte der unter der Geltung des. früheren Betriebsreglements ergangenen Anzeigen die Disposition schriftlich zu erfolgen hatte, bei der Versandtstation einzubringen und von dieser weiter zu befördern war.

Es kann bei dieser Sach- und Rechtslage auch nicht von einer Verletzung der bona fides oder der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes gesprochen werden, zumal ja der Kläger selbst anführt, dass der Stationsvorstand, ungeachtet nach dem bisherigen Verhalten des Klägers angenommen werden könnte, dass nach dem zwischen Kläger und O. be-

stehenden Vertragsverhältnisse O. allein über die Güter zu verfügen berechtigt sei, und ungeachtet dafür, dass dieser im Begriffe sei, sich insolvent zu erklären, ein Nachweis fehlt, seine Bereitwilligkeit dem Kläger entgegenzukommen zeigte und sich für den Fall als eine diesbezügliche polizeiliche Verfügung erwirkt würde, ohneweiters zur Befolgung des Auftrages bereit erklärte.

Nachdem somit das Vorgehen des Stationsvorstandes nicht als ein schuldbares, pflichtwidriges Verhalten angesehen werden kann, mangelt die wesentliche Voraussetzung der vorliegenden Ersatzklage und war dieselbe, ohne dass in eine Prüfung der Höhe des zugefügten Schadens und der Zulässigkeit des Alternativbegehrens, sowie in eine Erörterung der Frage, ob H. O. mit Erfolg hätte klagbar werden können, einzugehen war, abzuweisen.

Das O. L. G. Wien bestätigte die Entscheidung des Gerichtes erster Instanz.

Gründe:

Der Ersatzanspruch des Klägers ist rechtlich nicht begründet, weil in der Ausfolgung der von der Geklagten im Auftrage des Klägers verfrachteten 68 Waggon (Bretter) an den in den Frachtbriefen bezeichneten Empfänger H. O. in W. am 9. Januar 1893, trotz der von dem Kläger am 8. Januar 1893 durch C. P. ertheilten Anweisung weder eine Widerrechtlichkeit, sei es gegen das Gesetz, sei es gegen den Frachtvertrag, noch auch eine Verletzung der bona fides im Verkehre oder der pflichtmässigen Sorgfalt auf Seite der Geklagten oder ihrer Organe stichhältig erkannt werden kann.

Denn die Verfügung des Klägers vom 8. Januar 1893, jene 68 (ursprünglich 82) Waggon Hölzer, sei es auch nur einstweilen, an H. O. nicht auszufolgen, vielmehr zur Disposition des Klägers zu halten, war, weil in ihrer Art und Form nicht vorschriftsmässig (§ 64, Abs. 3, 6 und 7 des B. R. vom 10. December 1892, R. G. Bl. Nr. 207), vielmehr nichtig, und von der Geklagten, rücksichtlich ihrem Stationsvorstande A. v. M. pflichtmässig nicht zu beachten; die Befolgung dieser Anweisung wurde daher gesetzmässig abgelehnt, die Ausfolgung der 68 Waggon Hölzer an H. O. als frachtbriefmässigen Empfänger am 9. Januar 1893 erfolgte gemäss § 66 des citirten B. R. und Art. 405 des H. G. B. rechtmässig, da der Kläger bis dahin eine nach Maassgabe des § 64

des B. R. zulässige entgegenstehende Verfügung nicht ertheilt hatte.

Mit Recht hat die erste Instanz die vorgedachte Verfügung des Klägers vom 8. Januar 1893 unter die Bestimmung des § 64, Z. 1 des B. R. subsummirt und letztere nicht als eine stricte auszulegende Ausnahme von der allgemeinen Norm des Art. 402 des H. G. B. auf den vorliegenden Fall angewendet, da die zwei besonderen Anweisungsfälle des Art. 402 im citirten § 64, Abs. 1, nicht taxativ, sondern nur im Wesentlichen wiederholt und auf den Fall der Anhaltung unterwegs erweitert erscheinen, und nach der unbestrittenen ratio legis des § 64 des B. R., insbesondere des Abs. 3, die fragliche Verfügung des Klägers unter den Fall der Anhaltung (einstweiliger Nichtausfolgung, rücksichtlich Zurückhaltung), eventuell nach der Tendenz des Klägers unter den Fall der Ablieferung an einen anderen Empfänger, nämlich an den Kläger selbst, oder an einen von ihm namhaft zu machenden Dritten fällt.

Die Anwendbarkeit des citirten Betriebsreglements als integrirenden Bestandtheil des Frachtvertrages auf den vorliegenden Fall ist im Allgemeinen nicht streitig, und im Art. 423 des H. G. B., worin der Art. 402 nicht bezogen ist, begründet.

Im § 64 des citirten B. R. sind ganz allgemeine Vorschriften über das Verfügungsrecht des Absenders gegeben, dieselben sind insbesondere nicht auf die Zeit bis zum Ablaufe der Bezugsfrist oder der Lagerung des Frachtgutes auf der Bahn beschränkt; das Bezugsrecht des Empfängers dauert gemäss § 66, Abs. 2 des B. R. bis zu der nach § 64 des B. R. zulässigen entgegengesetzten Verfügung des Absenders.

Wenn es auch im Hinblicke auf § 70 des B. R. im Allgemeinen richtig ist, der Frachtvertrag gehe von der Verständigung des Absenders darüber, dass der Empfänger das ihm avisirte Frachtgut in der reglementsmässigen Frist nicht bezogen habe, in einen Verwahrungsvertrag über, so ist es ebenso unrichtig, dass von dem vorgedachten Zeitpunkte an das Verwahrungsverhältniss nur zwischen dem Absender und der Eisenbahn bestehe, und dass nur der erstere das unbeschränkte Verfügungsrecht über das Frachtgut habe, weil nach § 70, Abs. 2 des B. R. die eventuelle Uebergabe des Frachtgutes an ein öffentliches Lagerhaus oder einen Spediteur, für Rechnung und Gefahr dessen, den es angeht, also nicht des Absenders allein zu erfolgen hat.

Im Bestande dieser gesetzlichen Bestimmungen erscheint die seitens der Geklagten rücksichtlich ihres Stationsvorstandes A. v. M. unter ausdrücklichem Hinweis auf § 64 B. R. verweigerte Befolgung der Verfügung des Klägers vom 8. Januar 1893 weder gesetz- noch vertragswidrig, da diese Verfügung weder in der im § 64, Abs. 3 B. R. normirten Art, noch in der bei sonstiger Nichtigkeit im § 64, Abs. 6 und 7 B. R. vorgeschriebenen Form durch Vermittlung der beiden Versandtstationen der Geklagten zugekommen, somit diese nicht verpflichtet war, jene Verfügung zu beachten, weil ferner Kläger durch die beiden Versandtstationen von dem Nichtbezuge der fraglichen Brettersendungen seitens des H. O. lange vor dem 8. Januar 1893 verständigt und mittelst der vorgelegten Benachrichtigungsschreiben zur Verfügung über diese Güter im Sinne des § 61 des bis 31. December 1892 wirksamen Betriebsreglements vom 10. Juni 1874, Nr. 75, zugegeben correspondirend, beziehungsweise identisch mit § 70 des B. R. vom 10. December 1892, Nr. 207, wirksam vom 1. Januar 1893, „anher", d. i. bei der Versandtstation mit dem Vermerke aufgefordert wurde, dass diese Anzeigen, die von H. O. inzwischen vor dem Eintreffen der Disposition des Klägers in der Abgabsstation W. vorschriftsmässig eingeleitete Realisirung des Bezuges nicht hindern werden (§ 66, Abs. 2 cit. B. R.), und weil Klägerin (als Oblat) diese Verständigungen unbeanständet gelassen, sich mit diesem Vormerke stillschweigend einverstanden erklärt hat.

Angesichts dieser Sachlage und der vorgebrachten gesetzlichen Bestimmungen ist es auch unrichtig, dass Klägerin von den Verständigungen an ihre Verfügungen über die fraglichen Frachtgüter wirksam auch direct bei der Abgabsstation in W. treffen konnte.

Wenn es auch im § 64, Abs. 3 des B. R. heisst „derartige Verfügungen des Absenders ist die Eisenbahn zu beachten nur verpflichtet", so kann der Geklagten grundsätzlich deshalb, weil sie von ihrem angeblichen Rechte, ausnahmsweise von der vorgeschriebenen Art und Form der Verfügung wegen der dem Kläger drohenden Vermögensgefahr abzusehen und der verlangten zeitweiligen Nichtausfolgung, beziehungsweise Zurückhaltung stattzugeben, nicht Gebrauch gemacht habe, im vorliegenden Falle auch eine Verletzung der bona fides im Verkehre oder der pflichtmässigen Sorgfalt (Art. 399 und 282 H. G. B.) nicht zur Last gelegt

werden, weil H. O., dem die fraglichen Frachtgüter vorlängst avisirt waren, gemäss Art. 305 b. G. B. und § 66 insbesondere Abs. 2 des B. R. bis zum Einlangen einer nach Maassgabe des § 64 des B. R. zulässigen entgegengesetzten Verfügung des Klägers in der Abgabestation W. jederzeit, in Abgang einer solchen Verfügung also auch noch am 9. Januar 1893 berechtigt war, gegen Auslösung der Frachtbriefe und Erfüllung der reglementmässigen Verpflichtungen die Uebergabe der Frachtbriefe und die Auslieferung der fraglichen Frachtgüter zu fordern; weil ferner die Geklagte in solchem Anforderungsfalle, wie er thatsächlich am 9. Januar 1893 sich ergeben hat, dem H. O. gegenüber sich durch die Berufung auf die in Art und Form gesetzlich unzulässige, ja nichtige Verfügung des Klägers vom 8. Januar 1893 keineswegs zu schützen vermocht hätte, vielmehr demselben für den aus der Verweigerung der Ausfolgung entstehenden Schaden, wie im Falle des § 64, Abs. 2 des B. R. haftbar geworden wäre.

Die seitens des Klägers hierüber ergriffene ausserordentliche Revisionsbeschwerde wurde vom O. G. H. abgewiesen.

Gründe:

Die Voraussetzungen, unter welchen allein in dem Hofdecrete vom 15. Februar 1833, J. G. S. Nr. 2593 dem Rechtsmittel einer ausserordentlichen Revisionsbeschwerde gegen gleichlautende Urtheile der beiden unteren Instanzen stattgegeben und mit einer Aufhebung oder Abänderung solcher Urtheile vorgegangen werden könnte, sind in dem vorliegenden Falle nicht gegeben, und erscheint daher die ausserordentliche Revisionsbeschwerde der klagenden Firma zu einer Berücksichtigung auch nicht geeignet.

Denn das Vorhandensein einer Nichtigkeit, d. i. eines im Verfahren oder bei der Urtheilsschöpfung unterlaufenen Formgebrechens, welches mit Nullität bedroht wäre, wird von dem Revisionswerber selbst gar nicht behauptet, und war ein solches auch bei der Ueberprüfung der Acten nicht wahrzunehmen.

Aber auch eine offenbare Ungerechtigkeit kann darin, dass die klagende Firma mit ihrem in der Klage vom 2. Juni 1893, Z. 96645, gestellten, in der Replik vom 31. August 1894, Z. 156394, theilweise restringirten Alternativbegehren zur Gänze abgewiesen wurde, keineswegs erblickt werden.

Schon in den Gründen der Urtheile erster und zweiter Instanz wurde sachgemäss erörtert, dass die Anschauung der klägerischen Firma, wonach in dem vorliegenden Falle die Anwendbarkeit der Bestimmung des § 64 des mit der Verordnung des Handelsministers im Einvernehmen mit dem Justizminister vom 10. December 1892, R. G. Bl. Nr. 207, erlassenen, mit 1. Januar 1893 in Wirksamkeit getretenen Betriebsreglements, auf welches sich die geklagte Eisenbahngesellschaft zur Bekämpfung des Klagsanspruches vorzugsweise berufen hat — ausgeschlossen sein soll — der Berechtigung entbehrt.

Unter Verweisung auf diese zutreffende Begründung wird mit Rücksicht auf die Ausführungen der klägerischen Revisionsbeschwerde nur noch Folgendes bemerkt:

Wenn die klagende Firma auch noch in dieser Rechtsmittelschrift sich darauf beruft, dass die Berechtigung des von der klägerischen Firma durch ihren Bevollmächtigten C. P. am 8. Januar 1893 an die geklagte Eisenbahngesellschaft rücksichtlich deren Stationschef in W., A. v. M., mündlich gestellten Begehrens, die auf dem Frachtenbahnhof in W. lagernden, von ihr in der Zeit vom 7. Juli bis 7. September 1892, von den Stationen B. und Z. B. an H. O. in W. gesendeten und von letzterem bisher (bis 8. Januar 1893) nicht bezogenen Hölzer an den Adressaten nicht mehr auszufolgen, sondern zur Disposition der Klägerin bereit zu halten, sich schon aus den Bestimmungen der §§ 354 und 429 des a. b. G. B. ergebe und daher die geklagte Eisenbahngesellschaft verpflichtet gewesen sei, dieser Aufforderung des Absenders zu entsprechen, so ist darauf zu verweisen, dass in dem vorliegenden Falle angesichts der Bestimmung des Art. 1 des H. G. B. und der im IV. Buche, V. Titel, ersten und zweiten Abschnitte, Art. 390 bis 431 des H. G. B. (von dem Frachtgeschäfte und dem Frachtgeschäfte der Eisenbahnen insbesondere) enthaltenen besonderen Bestimmungen, nicht die Normen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches, sondern die speciellen Normen des Handelsgesetzbuches und rücksichtlich des seit 1. Januar 1893 in Wirksamkeit stehenden Betriebsreglements vom 10. December 1892, R. G. Bl. Nr. 207, zur Anwendung zu kommen haben, wie denn auch die klägerische Firma in weiterem Verlaufe ihrer Ausführungen selbst vorzugsweise ihren Klagsanspruch auf die Bestimmung des Art. 402 des H. G. B. stützt und nur wieder die

speciellen Bestimmungen des § 64 des cit. B. R. von ihrer Anwendung ausgeschlossen wissen will.

Allerdings bestimmt Art. 402 des H. G. B., dass der Frachtführer den späteren Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Gutes, oder wegen Auslieferung desselben an einen anderen, als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger so lange Folge zu leisten habe, als er nicht Letzterem nach Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung den Frachtbrief übergeben hat, und ist unbestritten, dass am 8. Januar 1893 die in Rede stehenden Sendungen von Hölzern dem H. O. wohl längst avisirt, die Frachtbriefe jedoch noch nicht behändigt waren. (Art. 405 des H. G. B.)

Dieser Bestimmung des Art. 402 des H. G. B. entspricht auch der Abs. 4 des § 64 des B. R. vom 10. December 1892. Es kann jedoch im Hinblick auf die Bestimmung des Art. 423 des H. G. B. und zumal da der Art. 402 des H. G. B. eine bestimmte Art und Weise nicht festsetzt, wie eine spätere von dem Absender dem Frachtführer ertheilte Anweisung betreffs einer anderen als der im Frachtbriefe enthaltenen Verfügung mit dem Frachtgute beschaffen sein müsse, damit der Frachtführer dieselbe zu respectiren gehalten sei, keinem Zweifel unterliegen, dass den Eisenbahnen das Recht zusteht, in ihren Betriebsreglements behufs ihrer Sicherung besondere Bestimmungen über die Art und Form, in welcher der Absender derartige von dem Frachtbriefe abweichende Anweisungen zu treffen habe, festzusetzen.

Derartige Bestimmungen sind nun auch thatsächlich in dem § 64, Abs. 3, 6 und 7 des B. R. vom 10. December 1892, R. G. Bl. Nr. 207, und zwar dahin getroffen, dass derartige im Abs. 1 des § 64 B. R. angeführte Verfügungen des Absenders die Eisenbahn nur dann zu beachten verpflichtet ist, wenn sie ihr durch Vermittlung der Versandtstation zugekommen sind, dass diese Verfügungen mittelst schriftlicher und vom Absender unterzeichneten Erklärung nach dem vorgeschriebenen Formulare zu erfolgen haben und dass jede in anderer Form gegebene Verfügung des Absenders nichtig ist.

Die klagende Firma giebt selbst zu, dass insofern in dem vorliegenden Rechtsstreite die Bestimmungen des Betriebsreglements zu beachten waren, jene des Betriebsreglements vom 10. December 1892 und nicht jene des zur Zeit der Aufgabe der in Rede stehenden Hölzer noch in Geltung gestandenen Betriebsreglements vom 10. Juni

1874, R. G. Bl. Nr. 75 (§ 59), zur Anwendung zu kommen hätten.

Wenn dieselbe aber vermeint, dass es sich in dem gegebenen Falle nicht um eine Verfügung im Sinne des Abs. 1 des § 64 des B. R. gehandelt habe, da nicht die Rückgabe des Gutes auf der Versandtstation, eine Anhaltung unterwegs, oder die Ablieferung an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte, sondern lediglich die Nichtausfolgung an den H. O. und die Haltung desselben zu ihrer Disposition verlangt wurde, daher auch das vom 8. Januar 1893 durch ihren Bevollmächtigten mit Ausserachtlassung der Vorschrift der Abs. 3 und 6 des cit. § 64 am Abgabsorte gestellte Ersuchen zu beachten gewesen wäre, und daher die Ausfolgung der Hölzer am 9. Januar 1893 an H. O. zu unterbleiben gehabt hätte, so ist wohl darauf zu verweisen, dass eine Verfügung des Absenders, das Frachtgut nicht an den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger auszufolgen, der Verfügung wegen Ablieferung desselben an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger gleichkommt, wenn auch durch die Bemerkung, dasselbe vorläufig zur Disposition des Absenders zu halten, die Namhaftmachung des dritten von dem im Frachtbriefe verschiedenen Empfängers einer späteren Zeit vorbehalten wurde. Die klägerische Firma vermeint ferners, dass von der Anwendung des § 64 des B. R. auch deshalb keine Rede sein könne, weil infolge des dem Absender bereits avisirten Nichtbezuges der Hölzer seitens des Adressaten H. O. innerhalb der reglementmässigen (achttägigen) Frist nunmehr die Bestimmung des § 70 des B. R. zur Anwendung zu kommen hätte.

Allein abgesehen von der in den Verständigungen der Versandtstation von dem Nichtbezuge der Hölzer de dato 4. August bis 19. September 1892, welche an die Klägerin ergangen sind und von derselben unbeantwortet blieben, ausdrücklich enthaltenen Bemerkung: „Sollte der Adressat inzwischen vor Eintreffen ihrer eventuellen anderweitigen Disposition in der Abgabsstation den Bezug des Gutes realisiren wollen, so wird die gegenwärtige Anzeige nicht hindern, ihm dasselbe auszufolgen", sowie abgesehen davon, dass, wenn die Klagsseite wirklich der Ansicht war, dass, nachdem der Adressat innerhalb der reglementmässigen Frist das Frachtgut (die Hölzer) nicht

bezogen hatte, die belangte Eisenbahn ohne specielle Verfügung des Absenders gar nicht mehr berechtigt gewesen sei, dem Adressaten H. O. die Hölzer noch auszufolgen, es hiermit nicht wohl vereinbarlich ist, dass sie es nothwendig fand, am 8. Januar 1893 diese Ausfolgung durch C. P. noch speciell inhibiren zu lassen, enthält der 2. Absatz des § 70 cit. B. R. keineswegs eine Bestimmung, dass Güter, deren An- oder Abnahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt wird, oder deren Abgabe sonst nicht möglich ist, wenn dieselben von der Eisenbahn auf Gefahr und Kosten des Absenders auf Lager genommen werden, dem Adressaten nicht mehr auszufolgen sind, während es doch alltäglich im Verkehre vorkommt, dass, wenn sich zwischen Absender und Adressaten eines Frachtgutes Differenzen ergeben und letzterer die Annahme vorerst verweigert solche Differenzen nachträglich beigelegt, und die Güter von dem avisirten Adressaten auch noch nachträglich behoben werden.

Dass endlich die angerufenen Bestimmungen der Art. 282, 397 und 399 des H. G. B. (von welchen übrigens die beiden letzteren nur bei Versäumung der Lieferzeit Anwendung finden) den Klagsanspruch nicht zu rechtfertigen vermögen, ergiebt sich daraus, dass von einer Nichtanwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes von Seite der geklagten Eisenbahngesellschaft rücksichtlich ihrer Organe angesichts der in den Verständigungen des Absenders von dem Nichtbezuge des Frachtgutes enthaltenen Aufforderung, sowie des Umstandes, dass seitens des Stationschefs A. v. M. dem Abgesandten der klägerischen Firma C. P. am 8. Januar 1893 sofort bedeutet wurde, dass dessen Ansuchen, die Hölzer nicht mehr an Herrn H. O. auszufolgen, mit Rücksicht auf die Bestimmung des § 64 des B. R. nicht entsprochen werden könne, und dass derselbe dem C. P. sogar den Rath ertheilte, polizeiliche Intervention anzurufen und auf diese Weise die Ausfolgung des Frachtgutes an H. O. zu inhibiren, was dann thatsächlich geschah, jedoch in der Folge wieder rückgängig gemacht wurde, sowie angesichts dessen, dass die Berufung der geklagten Eisenbahngesellschaft auf die Nichtbeachtung der Bestimmungen der Abs. 3 und 6 des § 64 des B. R. seitens des Absenders die am 9. Januar 1893 erfolgte Ausfolgung des Frachtgutes an H. O. als eine berechtigte erscheinen lässt, keine Rede sein kann.

Nr. 55.

Eine autoritative Ingerenz der Eisenbahnbehörden bei Bestätigung des Lagerplanes hat nicht statt. Ein genehmigter Lagerplan schliesst die Erweiterung von Eisenbahnanlagen nicht aus, da die Enteignung von Grundstücken, welche für öffentliche Zwecke bestimmt sind oder bereits öffentlichen Zwecken dienen, zulässig erscheint, wenn nach der Ueberzeugung der erkennenden Behörden die in Frage kommenden öffentlichen Interessen die Enteignung rechtfertigen.

(Entscheidung des V. G. H. vom 2. December 1896, Z. 6467.)

Mit Entscheidung des Landesausschusses des Königreiches Böhmen vom 21. August 1895, Z. 40243, wurde die im Sinne des § 4 der Bauordnung für Böhmen durch den Bezirksausschuss Eger vollzogene Bestätigung des Lagerplanes für einen Theil des Egerer Stadtgebietes vom Landesausschusse entsprechend der Wohlmeinung der k. k. Statthalterei aufrecht erhalten, trotzdem in diesem Lagerplane Strassen derart projectirt waren, dass in dieselben Grundstreifen zu liegen kamen, welche im Eisenbahnbuche eingetragen waren, und bezüglich welcher die k. k. Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen erklärt hatte, dass sie für den Eisenbahnbetrieb unentbehrlich seien. Die dagegen seitens des k. k. Aerars und Genossen erhobene Beschwerde wurde seitens der V. G. H. als unbegründet abgewiesen.

Gründe:

Die dagegen gerichtete Beschwerde erblickt vor allem in dieser Entscheidung mit Unrecht eine Verletzung der Competenznormen. Denn nicht nur ist im § 4 der citirten Bauordnung (Gesetz vom 8. Januar 1889, böhm. L. G. Bl. Nr. 5) die Bestätigung der Lagerpläne ausnahmslos in die Hände der autonomen Behörden gelegt, welche lediglich zur Einholung der Wohlmeinung der correspondirenden politischen Behörden verpflichtet werden, sondern es ergiebt sich aus den übrigen Bestimmungen der Bauordnung, dass eine autoritative Ingerenz der Eisenbahnbehörden bei Verfassung eines Lagerplanes auch dann ausgeschlossen werden muss, wenn Eisenbahngrund von diesem Lagerplane betroffen wird.

Denn die Bauordnung entzieht zwar in den §§ 27 und 134 die Ertheilung der Baubewilligung für Eisenbahnbauten der Competenz der autonomen Behörden, behält aber im letzten Absatze des § 134 diesen Behörden die Feststellung der Baulinie ausnahmslos, also auch für Eisenbahnbauten, vor.

Da nun durch die Feststellung der Regulirungs-, beziehungsweise Baulinie eventuell über Eisenbahngrund unmittelbar verfügt wird (§§ 20, 22, 23, 40 leg. cit.), der Lagerplan hingegen nur für die künftige Richtung und Lage der Strassen maassgebend ist, auf die Schicksale der betroffenen Grundstücke aber nur mittelbar zurückwirkt (§§ 5, 10 eodem), so ist wohl mit Bestimmtheit anzunehmen, dass die bei Feststellung der Baulinie ausgeschlossene autoritative Ingerenz der Eisenbahnbehörden bei Bestätigung des Lagerplanes nicht statt hat.

Nun wendet die Beschwerde allerdings ein, dass durch die lagerplanmässige Widmung von Eisenbahngrund zu Strassenzwecken ohne die hiefür erforderliche Erklärung der Eisenbahnbehörden oder entgegen dieser Erklärung die autonomen Behörden sich ein Urtheil über die Entbehrlichkeit von Grundstücken zu Eisenbahnzwecken angemaasst haben, welches Urtheil lediglich den Eisenbahnbehörden zustehen kann.

Allein dieser Einwand ist thatsächlich unrichtig. Denn nach den oben citirten Gesetzesstellen kommt dem Lagerplane eine unmittelbare Wirkung in dem Sinne nicht zu, dass etwa die zu Strassenzwecken reservirten Grundstücke sofort nach Rechtskraft des Lagerplanes ihrer Widmung zugeführt werden müssten und etwa zu diesem Zwecke von der Gemeinde occupirt werden könnten oder das auf einem dieser Grundstücke stehende Bahngebäude entfernt werden müssten, sondern der Lagerplan belässt die Eisenbahnen vorläufig im ruhigen Besitze ihres Terrains, und um eine Aenderung dieses Zustandes herbeizuführen, müsste die Gemeinde von den ihr nach den §§ 22 letzter Absatz und 24 der Bauordnung zustehenden Rechten in dem hiefür vorgesehenen Verfahren (§§ 24, 25, 26, 137 eodem) Gebrauch machen wollen, worum es sich jetzt nicht handelt.

Hierdurch widerlegt sich auch der Einwand der Beschwerde, dass der Locomotivremise, welche von einem der projectirten Strassenzüge gestreift werde und eingeplankt bleiben müsste, durch die Heranrückung der Planken an das

Gebäude Licht und Luft benommen werde, denn die Remise verbleibt trotz der Bestätigung des Lagerplanes in ihrem dermaligen status quo und kann sogar ebenso wie das auf dem zu Strassenzwecken bestimmten Grunde stehende andere Bahngebäude durch bauliche Maassnahmen im status quo erhalten werden (§ 29 der Bauordnung), es ist also von einer Störung des consensmässigen Baubestandes von Gebäuden nicht die Rede.

Richtig ist allerdings, dass die Eisenbahnverwaltungen sich in dem vom Lagerplane umfassten Terrain solcher Bauführungen werden enthalten müssen, welche einer Aussteckung der Baulinie bedürfen (§§ 27 und 40 leg. cit.) oder sich sonst dem Lagerplane fügen müssen, dass sie somit in der freien Disposition über ihren Grund und Boden beschränkt sind. Allein dies entspricht nicht nur dem allgemeinen Rechtsgrundsatze, dass zwar durch den projectsmässig ausgeführten Bau einer concessionirten Eisenbahn ein Rechtszustand geschaffen wird, welcher wie jeder andere in seinem Bestande geschützt wird, dass aber Aenderungen dieses Zustandes ebenso wie die Neuanlegung einer Eisenbahn nur innerhalb der durch öffentliche und Privatrechte Anderer gezogenen Schranken zulässig sind, sondern wird auch, wie der letzte Absatz des § 134 der böhmischen Bauordnung lehrt, vom Gesetze gewollt.

Uebrigens erscheinen durch die Rechtskraft des Lagerplanes die Interessen des Eisenbahnverkehres keineswegs für immer preisgegeben, weil ja dieselben nach § 2, Punkt 3 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, und nach § 10, lit. *c* des Eisenbahnconcessionsgesetzes auch projectirten Communicationen gegenüber zur Geltung gebracht werden können.

Diese Erwägung begegnet auch dem in der Beschwerde erhobenen Einwande, dass durch den Lagerplan die Erweiterung der Bahnhofanlage unmöglich wird. Dies ist nach dem oben Gesagten nicht richtig, weil die Enteignung von Grundstücken, welche für öffentliche Zwecke bestimmt sind oder gar bereits öffentlichen Zwecken dienen (argumento § 10, lit. *c* des Eisenbahnconcessionsgesetzes), keineswegs ausgeschlossen ist, wenn nur nach der Ueberzeugung der erkennenden Behörden das Gewicht der beiderseits in Frage kommenden öffentlichen Interessen für die Eisenbahnverwaltung entscheidet.

Hiernach erscheint durch die angefochtene Entscheidung ein Recht der Beschwerdeführer nicht verletzt.

Inwiefern der bestätigte Lagerplan zweckmässig ist und den Verkehrsbedürfnissen entspricht (§ 2 der Bauordnung), hatte der Verwaltungsgerichtshof nicht zu prüfen und konnte daher im Sinne des § 3, lit. *e* des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, auf die Behauptung der Beschwerde, dass die projectirten Strassen im dringenden Ortsbedürfnisse überhaupt nicht gelegen seien, nicht eingehen.

Nr. 56.

Durch den projectsgemäss ausgeführten Bau von Durchlässen ist allen Interessenten gegenüber ein neuer Rechtszustand hergestellt, welcher für alle künftigen Veränderungen die Basis und den Ausgangspunkt zu bilden hat; nachgefolgte Veränderungen der Sachlage könnten nur insoweit den Eisenbahnverwaltungen allein zur Last fallen, als die Veränderungen durch sie allein bewirkt worden wären, nicht aber auch dann, wenn bei ungeänderten Verhältnissen des Bahnbetriebes sich Herstellungen im Interesse Dritter als nothwendig erweisen. — Die Eisenbahnbehörde ist, im Falle als eine Herstellung im Interesse ebenso wohl der Eisenbahnunternehmung als dritter Betheiligter sich als wünschenswerth darstellt, berechtigt, auszusprechen, dass die Kosten der Herstellung von der Eisenbahnverwaltung „nicht allein" zu tragen seien; der Versuch, die Angelegenheit gütlich beizulegen, liegt im freien Ermessen der entscheidenden Behörde.

(Entscheidung des V. G. H. vom 2. December 1896, Z. 6468.)

Gelegentlich der Verhandlungen über die Verbreiterung der zum Frachten- und Kohlenbahnhofe in E. führenden Zufahrtsstrasse stellte die Stadtgemeinde E. das Petit, die Verbreiterung der durch den Eisenbahndamm führenden Durchlässe, beziehungsweise die Erbreiterungen der über die Güterstrasse führenden Bahnüberbrückungen mögen auf Kosten der Bahnhofgemeinschaft durchgeführt werden. Das Handelsministerium wies das Petit der Stadtgemeinde E. in einem an die Generaldirection der königl. b. Eisenbahnen gerichteten Intimat vom 26. August 1895, Z. 44530, mangels einer gesetzlichen Handhabe zu diesem Antrage ab.

Die Stadtgemeinde E. beschwerte sich über diese Entscheidung, sowie auch darüber, dass ihr die ministerielle Entscheidung zunächst nur zur Einsicht- und Abschriftnahme und erst über ihr Ansuchen eine Abschrift des bezüglichen

Erlasses, jedoch ohne Datum und Zahl übermittelt wurde, beim V. G. H.

Die Beschwerde wurde als unbegründet abgewiesen.

Gründe:

Die Behauptung der Beschwerde, als sei das Intimat der angefochtenen Entscheidung „officiell" überhaupt nur an die Generaldirection der königl. b. Eisenbahn gerichtet gewesen, ist actenwidrig, denn die angefochtene Entscheidung stellt sich allerdings ihrem Texte nach als eine an die genannte Generaldirection gerichtete Zuschrift dar, wurde aber der Statthalterei in Prag „zur entsprechenden Verständigung der Interessenten" übermittelt, so dass an der Absicht des Handelsministeriums, sämmtlichen Interessenten eine Enunciation zukommen zu lassen, ein vernünftiger Zweifel nicht möglich ist, die Entscheidung also auch „officiell" an die beschwerdeführende Gemeinde gerichtet ist, wie denn auch das Intimat derselben sich im Texte unmittelbar an die beschwerdeführende Gemeinde wendet.

Thatsächlich richtig ist, dass der die angefochtene Entscheidung vermittelnde Statthaltereierlass der beschwerdeführenden Gemeinde durch die Bezirkshauptmannschaft Eger zunächst „zur Einsichtnahme und eventuell zur Abschriftnahme gegen Rückschluss" und erst über Ansuchen der Gemeinde in einer eigenen, für sie bestimmten schriftlichen Ausfertigung zukam, dass ferner diese schriftliche Ausfertigung das Datum und die Zahl des die angefochtene Entscheidung enthaltenden Erlasses des Handelsministeriums nicht enthielt; allein es ist schlechterdings unerfindlich, welchen Einfluss diese Vorgänge auf die Rechtslage der beschwerdeführenden Gemeinde hätten nehmen können, und sie sind daher — wenn man überhaupt eine Abweichung vom hergebrachten Amtsgebrauche, welche weder gegen eine Norm, noch gegen den Zweck des Administrativverfahrens verstösst, einen Mangel nennen kann — gewiss nicht geeignet, das Verfahren wegen Verletzung wesentlicher Formen als mangelhaft im Sinne des § 6 des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, erscheinen zu lassen.

In der Sache selbst ist zunächst auf das vom Vertreter der beschwerdeführenden Gemeinde bei der commissionellen Verhandlung gestellte Begehren zurückzugehen.

Dasselbe lautet:

„Seitens der Stadtgemeinde E. wird gebeten, aus öffentlichen Rücksichten der Bahnhofgemeinschaft E. aufzutragen, die Erbreiterung der Güterstrassenüberbrückung im Objecte A und B . . . . . durchzuführen."

„Um Irrungen vorzubeugen, erwähne ich ausdrücklich, dass ich die Erbreiterung der Güterstrassenüberbrückungen auf Kosten des Gemeinschaftsbahnhofes begehre, weil es sich um eine von der Bahnhofgemeinschaft errichtete und dem öffentlichen Verkehre nicht entsprechende Anlage handelt, und die Erbreiterung nicht wegen der Vergrösserung der Stadt allein, sondern hauptsächlich wegen der Anlage und Situirung des Frachten- und Kohlenbahnhofes, zu welchen diese Durchlässe die einzige Verbindung bilden, nothwendig wird."

Hierauf stellten die Vertreter der Bahnhofgemeinschaft die Pflicht derselben zur Erbreitung der Durchlässe in Abrede und erklärten:

„Sollte die Stadtgemeinde E. die Erweiterung der Durchlässe durchführen wollen, so wäre die Bahnhofgemeinschaft nicht abgeneigt, diese bauliche Ausführung zu gestatten und ganz und gar auf Kosten der Stadtgemeinde E. selbst zu bethätigen."

Der Vertreter der Gemeinde erwiderte, „er müsse darauf beharren, dass die Bahnverwaltungen zur Erweiterung auf ihre Kosten verpflichtet seien . . . . ., auf das Anerbieten der Gestattung der Erbreiterung der Ueberbrückung auf Kosten der Gemeinde könne und wolle er selbstverständlich nicht reagiren."

Hierauf entschied das Handelsministerium dahin, dass das Ansuchen der Stadtgemeinde E., die Bahnhofgemeinschaft zur Ausführung der gedachten Herstellung auf deren alleinige Kosten zu verhalten „mangels einer gesetzlichen Handhabe zu diesem Antrage" abgewiesen wird.

Weiter heisst es in dem betreffenden Erlasse des Handelsministeriums:

„Im Hinblicke darauf, dass der gesteigerte Strassenverkehr eine Aenderung des Bestandes des Durchlasses in hohem Grade wünschenswerth erscheinen lässt, wird der Stadtgemeinde E. . . . . . . empfohlen, sich mit der Bahnhofgemeinschaft hinsichtlich der Reconstruction des in Rede stehenden Objectes auf Kosten der Strassenverwaltung ins

Einvernehmen zu setzen. Hierbei muss jedoch bemerkt werden, dass die Güterstrasse auch den Verkehr zum Güterbahnhofe der Bahnhofgemeinschaft vermittelt und demnach bis zu einem gewissen Grade auch den Bahnen ein Antheil an der Steigerung des Strassenverkehres beizumessen ist."

„In Berücksichtigung dieses Umstandes, sowie in Anbetracht dessen, dass die rasche und anstandslose Abwicklung des Verkehres auf der genannten Strasse auch für die Bahnanstalten von wesentlichem Interesse ist, wird . . . . . . den an der Bahnhofgemeinschaft betheiligten Bahnverwaltungen . . . . nahegelegt, durch eine angemessene Betheiligung an der Kostentragung den Umbau dieses Projectes zu fördern."

Gegen die vorstehend citirte Entscheidung erhebt die Beschwerde in erster Linie den Einwand, dass sie die seit Jahren angestrebte Abhilfe gegen die Gefahren, welche durch die beiden zu engen Durchlässe hervorgerufen werden, nicht gewähre.

Diese Einwendung ist vor allem darum nicht stichhältig, weil die Gemeinde ihrem bei der commissionellen Verhandlung gestellten Petite gemäss die Abhilfe, d. i. die Beseitigung des gefahrdrohenden Zustandes — ohne dass die Kosten hiefür auch zur Gänze der Bahnhofgemeinschaft auferlegt worden — nicht verlangte, dann aber darum nicht, weil das Handelsministerium gar nicht berufen gewesen wäre, über Leistungen für andere als Eisenbahninteressen zu entscheiden, wenn diese Leistungen nicht Eisenbahnverwaltungen, sondern andere Factoren treffen sollen, und höchstens die Bahnen hätte verhalten können, gewisse Herstellungen an ihrem Eigenthume zu dulden, wozu kein Anlass vorlag, weil sich einerseits die Bahnen erboten, die Herstellungen auf fremde Kosten sogar vorzunehmen, andererseits niemand zur Vornahme dieser Herstellungen bereit war.

Wenn nun das Handelsministerium innerhalb seiner Competenzgrenzen aussprach, dass die Eisenbahnverwaltungen die Kosten der Erweiterung der Durchlässe nicht allein zu tragen haben — und nur dieser Theil der Enunciation des Handelsministeriums ist eine Entscheidung im technischen Sinne — so war diese rein negative Entscheidung gewiss begründet.

Denn es ist unbestritten, dass die jetzt zu erweiternden Durchlässe in ihrer dermaligen Weite consensmässig bestehen.

Durch Errichtung dieser Durchlässe hatten aber die Eisenbahnverwaltungen ihrer gesetzlichen Verpflichtung, namentlich auch in Bezug auf den durch den Eisenbahnbau unterbrochenen Zug der Güterstrasse, genügt und ihrerseits das Recht erworben, auf den erbauten Eisenbahnen den Transport zu betreiben (§ 9 lit. *d* und § 10 lit. *c*, Absatz 3 des Eisenbahnconcessionsgesetzes).

Durch den projectgemäss ausgeführten Bau der Durchlässe war sonach allen Interessenten gegenüber ein neuer Rechtszustand hergestellt, welcher für alle künftigen Veränderungen die Basis und den Ausgangspunkt zu bilden hat, und von dem daher auch nicht mehr einfach abgesehen werden kann, wenn es sich um die Frage handelt, welche rechtlichen Consequenzen aus späteren, der Errichtung der Durchlässe nachgefolgten thatsächlichen Umständen abzuleiten sind.

Derlei nachgefolgte Veränderungen der Sachlage könnten vielmehr nur dann und insoweit den Eisenbahnverwaltungenallein zur Last fallen, als die Veränderungen durchsie allein bewirkt worden wären, nicht aber auch dann, wenn auch bei ungeänderten Verhältnissen des Bahnbetriebes sich Herstellungen im Interesse Dritter als nothwendig ergeben.

Dies trifft aber im vorliegenden Falle zu.

Bemerkte doch der Vertreter der beschwerdeführenden Gemeinde bei der commissionellen Verhandlung selbst, dass die Erbreiterung der Durchlässe „nicht wegen der Vergrösserung der Stadt allein" — also gewiss doch auch wegen dieser Vergrösserung, wenn nicht hauptsächlich wegen derselben — „nothwendig wird". Damit erscheint die Disposition der angefochtenen Entscheidung gerechtfertigt.

Derselben wird von der Beschwerde allerdings auch zum Vorwurfe gemacht, dass sie zu wenig disponire. Die Verweisung der Parteien auf ihr gegenseitiges Einvernehmen sei keine Entscheidung.

Auch dieser Vorwurf ist ganz unbegründet.

Die mehrfach citirte Aeusserung des Vertreters der beschwerdeführenden Gemeinde bei der commissionellen Verhandlung führt die Nothwendigkeit der Erweiterung der Durchlässe zurück:

1. auf die Vermehrung des Verkehres überhaupt (Vergrösserung der Stadt E.);

2. auf die Vermehrung des Verkehres infolge der Situation des Kohlen- und Frachtenbahnhofes.

Der erste Grund kann, wie dargethan wurde, für eine Verpflichtung der Bahnverwaltung überhaupt keine Handhabe geben; der zweite kann den Bahnverwaltungen auch nur indirect, weil sie eine Strasse aussergewöhnlich benützen und daher die Erbreiterung derselben verursachen, nicht aber direct, weil sie Eigenthümer der Durchlässe sind, zugerechnet werden.

Die Ermittlung eines Antheiles der Bahnverwaltungen an den Kosten der Erweiterung aus diesem Anlasse und die Auferlegung der Entrichtung dieses Kostenantheiles konnte also gewiss vom Handelsministerium competenter Weise nicht ausgesprochen werden.

Das Processmaterial, so weit es von der beschwerdeführenden Gemeinde beigebracht wurde, gab also zu einer anderen als der vom Handelsministerium gefällten Entscheidung keine Grundlage. Ein Anlass zu einer solchen hätte allenfalls in der Behauptung des Vertreters der Handels- und Gewerbekammer erblickt werden können, welcher die Nothwendigkeit der Erweiterung der Durchlässe nicht nur der Steigerung des Verkehres auf der darunter führenden Strasse, sondern auch dem intensiveren Betriebe und der Vermehrung der Geleise auf den darüber führenden Bahnen zuschrieb. Dass aber diese von der Gemeinde nicht aufgestellte, übrigens auch nicht substantiirte Behauptung nicht sofort zum Anlasse einer officiösen Vervollständigung des Verfahrens gemacht wurde, lag, zumal angesichts des gleichzeitigen Versuches, die Angelegenheit gütlich beizulegen, wohl im freien Ermessen des Handelsministeriums (§ 3, lit. *e*, des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876), und es fehlt insbesondere der Gemeinde die Legitimation zur Bemängelung der Entscheidung aus diesem Grunde (§ 5 eodem).

Hiernach erwies sich die Beschwerde in allen Punkten als unbegründet und musste abgewiesen werden.

Nr. 57.

Ereignung im Sinne des Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, ist auch ein bei Vornahme einer Verschiebung eingetretener Unfall. Bei Bemessung der Entschädigungsrente ist jener Verdienst in Betracht zu ziehen, welchen der durch den Unfall erwerbsunfähig

Gewordene im Momente des Unfalles sich thatsächlich erwarb. Auf etwaige zukünftige Erhöhung dieses Verdienstes ist hierbei ebenso wenig Rücksicht zu nehmen, wie auch der Umstand, dass eine noch theilweise Erwerbsfähigkeit des Verletzten vorhanden ist, die zur früher besessenen Erwerbsfähigkeit in keinem Verhältnisse steht, keinen Grund für eine Minderung der angesprochenen Entschädigungsrente bilden kann.

(Entscheidung des O. G. H. vom 2. December 1896, Z. 13923; theilweise Bestätigung und theilweise Aenderung der Urtheile des O. L. G. Brünn vom 23. September 1896, Z. 6639, und des K. als H. G. Tetschen vom 10. Juli 1896, Z. 4011.)

Der Verschieber Josef W. erlitt am 2. Juni 1891 in der Station D. der N.-Bahn gelegentlich der Vornahme einer Zugsverschiebung schwere Verletzungen an beiden Händen, die denselben nach Angabe der sachverständigen Aerzte zu jeder mit Handarbeit verbundenen Beschäftigung in nur sehr geringem Maasse geeignet machten, so zwar, dass derselbe in seinem Erwerbe hauptsächlich auf seine gesunden unteren Gliedmassen angewiesen war. Der Unfall ereignete sich dadurch, dass Josef W., welcher am genannten Tage bei Rangirung eines aufgelösten Güterzuges beschäftigt war, im Momente, als er im Geleise stehend zwei Wagen an eine andere Wagenpartie ankuppeln wollte, durch einen auf dieses Geleise abgestossenen, an die anzukuppelnden Wagen anprallenden Wagen zu Falle kam und in seinem Bestreben, einen Halt zu suchen, mit den Händen zwischen die Puffer der durch den Anprall in Bewegung versetzten Wagen gerieth.

Nach seiner am 13. November 1891 erfolgten Genesung wurde er sodann in der Station O. beim Fahrkartenabnehmen verwendet und mit 31. Januar 1893 ohne weiteren Grund entlassen.

In der auf Grund dieses Thatbestandes gegen die N.-Bahn am 1. Mai 1893 eingebrachten Klage führt der Kläger aus, dass er zur Zeit des Unfalles einen Monatslohn von 25 fl. bezogen habe, dass jedoch ein Verschieber statutengemäss nach vier Dienstjahren und abgelegter Prüfung als Centralweichenwächter III. Classe mit einem Monatsgehalte von 35 fl. und einer Wohnungszulage von 100 fl. jährlich angestellt werde. Nach drei weiteren Dienstjahren rücke ein Centralweichenwächter III. Classe zum Centralweichenwächter II. Classe mit monatlich 45 fl. und einer Wohnungszulage von 120 fl. vor und erhalte nach weiteren drei Jahren als Centralweichenwächter I. Classe einen Monatslohn von 55 fl. mit einer Wohnungszulage von 125 fl.

Kläger führt sodann weiter aus, dass er seit 1888 Verschieber gewesen sei, im Mai 1891 die vorgeschriebene Prüfung mit Erfolg bestanden habe und somit spätestens am 1. April 1893 in den Monatslohn von 35 fl., am 1. Mai 1896 in den Monatslohn von 45 fl. und am 1. Mai 1899 in den Monatslohn von 55 fl. sammt der entsprechenden Wohnungszulage vorgerückt wäre.

Kläger beansprucht daher,

1. für die Zeit seiner Krankheit, d. i. vom 2. Juni 1891 bis zum 13. November 1891 als Verdienstentgang den Betrag von 133 fl. 33 kr.,

2. als Verdienstentgang für die Zeit vom 1. Februar bis 31. März 1893 den Betrag von 25 fl. und für die Zeit vom 1. April 1893 bis zum Klagstage, d. i. bis zum 1. Mai 1893 den für diese Zeit fälligen erhöhten Monatslohn pro 35 fl. nebst der Wohnungszulage von 8 fl. 33 kr.,

3. an Alimenten vom 1. Mai 1893 bis zum 31. März 1896 monatlich 35 fl. nebst jährlichen 100 fl. Wohnungszulage, sodann vom 1. April 1896 bis 31. März 1899 monatlich je 45 fl. nebst jährlichen 120 fl. Wohnungszulage, und schliesslich vom 1. April 1899 ab auf Lebensdauer monatlich 55 fl. nebst einer jährlichen Wohnungszulage von 125 fl., endlich

4. einen Betrag von 4000 fl. als Schmerzensgeld.

Die geklagte Eisenbahn machte geltend, der fragliche Unfall sei nicht durch eine Ereignung im Verkehre auf einer durch Dampfkraft betriebenen Eisenbahn herbeigeführt worden, und bestritt demnach die Competenz des angerufenen Gerichtes.

Das K. als H. G. Tetschen erkannte zu Recht:

I. Die von der belangten Eisenbahn geltend gemachte Einwendung der Incompetenz des erkennenden Gerichtes zur Verhandlung und Entscheidung dieser Streitsache wird zurückgewiesen.

II. Die belangte N.-Bahn ist schuldig, dem Kläger Josef W. einen Betrag von 137 fl. 33 kr. als Entgang des Monatslohnes für die Zeit vom 2. Juni 1891 bis 13. November 1891, dann für jeden Monat für die Zeit vom 1. Februar 1893 bis zur Rechtskraft dieses Urtheiles als Lohnentgang den Betrag von 25 fl. sammt 5 Procent Zinsen, und zwar von der Gesammtsumme dieser Lohnratenbeträge berechnet, ferner an Schmerzensgeld 4000 fl. binnen 14 Tagen bei Executionsvermeidung, dann für die Folge vom Tage der Rechtskraft des Urtheiles bis zum ersten Tage des nächstfolgenden Monates,

dann aber immer am 1. eines jeden Monates den Betrag von 25 fl. im vorhinein, für die Lebensdauer bei sonstiger Execution zu bezahlen. Mit den übrigen Ansprüchen wurde der Kläger abgewiesen.

Gründe:

Die von der geklagten Bahn vorgebrachte Einwendung der Unzuständigkeit des urtheilenden Gerichtes im Sinne des § 3 des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, war, abgesehen von dem nicht rechtzeitigen Vorbringen, auch dessbalb nicht zu berücksichtigen, weil die Ereignung, die dem Kläger zur Klage Anlass gab und auch den factischen Klagsgrund bildete, wirklich im Verkehre der geklagten Eisenbahn, die mit Dampfkraft betrieben wird, sich zugetragen hat; denn unter Eisenbahnverkehr ist im Sinne des erwähnten Gesetzes nicht, wie die Belangte vermeint, eine Ereignung im Sinne ihrer Vertheidigung, sondern der Inbegriff sämmtlicher auf den Personen- und Sachentransport sich beziehenden Thätigkeiten des hiefür bestimmten Personales eine Eisenbahnunternehmung zu verstehen, da aber die Verschiebung von Waggons auf Bahnhöfen eine nothwendige Voraussetzung zu diesem Transporte bildet, so macht diese Verschiebung auch einen Bestandtheil und ein Zugehör dieses Eisenbahnverkehres aus.

Wenn nun bei einer solchen Verschiebung von Waggons eine Körperverletzung einer Person erfolgt ist, so muss dieselbe als im Eisenbahnverkehre erfolgt angesehen werden, und hat das eben erwähnte Eisenbahnhaftpflichtgesetz in allen seinen Bestimmungen, daher auch in jenen im § 3 angeführten zur Anwendung zu gelangen.

Es ist sonach die Competenz des erkennenden Gerichtes sächlich und örtlich begründet. Ist nun aber mit Bezug auf den vom Kläger in der Klage als factischen Klagsgrund angeführten Vorfall dieser als Ereignung im Eisenbahnverkehre der belangten Bahn geschehen, so haftet sie für die dem Kläger durch diese Ereignung zugefügte schwere Körperverletzung nach § 1 des obenerwähnten Gesetzes im Sinne der §§ 1325 bis 1327 a. b. G. B., wenn sie nicht einen der drei, im § 2 des erwähnten Gesetzes angeführten Befreiungsgründe für sich anführen und beweisen kann.

Die Belangte hat nun den einen dieser Befreiungsgründe von diesen ihrer Haftung zur Geltung gebracht, indem sie

behauptet und zu beweisen angetragen hat, dass der Kläger sich die, am 2. Juni 1891 beim Wagenverschieberdienste am Bahnhofe in D. ihm zugestossene, von ihr zugegebene Körperverletzung durch sein eigenes Verschulden zugefügt habe, indem er zuwider der Vorschrift für den Verschubdienst, die er als Wagenschieber genau kennen musste, am Bahnhofe in D. zwischen die heranrollenden Waggons 20.136 und 91.162, welche er mit einer am 19. Geleise stillstehenden Partie Wagen zu verkuppeln hatte, und diese Wagenpartie in einem Augenblicke ins Geleise trat, als die beiden erstgenannten Waggons eben noch im Rollen waren, was nicht nur vorschriftswidrig war, sondern was er auch als gefährlich einsehen musste, und dass es nur durch diesen vorschriftswidrigen und gefährlichen Vorgang des Klägers geschehen ist, dass derselbe durch den Anprall des Wagens 442 an die beiden vorher abgestossenen Wagen 91.162 und 20.136, welche mit dem am 19. Geleise bereits stehenden Zugstheile zu verkuppeln waren, zu Falle kam und in seiner Rathlosigkeit mit der linken Hand zwischen die Puffer des Waggons 26.481 und des Waggons 20.136 gerieth, sich hierdurch die Zerquetschung der linken Hand zuzog und sich bei dieser Gelegenheit auch die rechte Hand verletzte.

Diese das Verschulden des Klägers nachzuweisen bestimmten Thatsachen hat die belangte Bahn unter Beweis gestellt und diesbezüglich die Vernehmung von Zeugen beantragt, und eventuell dem Kläger den irreferiblen negativen Haupteid aufgetragen.

Die beantragte Vernehmung der Zeugen ist nun für die Belangte gänzlich resultatlos gewesen, indem keiner der einvernommenen Zeugen anzugeben vermochte, wie der fragliche Vorfall sich zutrug.

Nur ein Zeuge, Franz P., hat erhebliches, allerdings nicht für die Belangte Günstiges, ausgesagt, wie später des Näheren erörtert werden wird.

Nachdem nun das Zeugenverhör kein für die Belangte günstiges Resultat ergeben hat, konnte auf den über die Thatsache, aus welcher sich der Befreiungsgrund der Belangten ergeben soll, dem Kläger irreferibel aufgetragenen Haupteid gar nicht mehr reflectirt werden, weil, wie sich schon aus der Erzählung des Vorfalles seitens beider Theile ergiebt, und wie auch von einem Theil der abgehörten, von der Belangten in Antrag gebrachten Zeugen bestätigt worden

ist, der Anprall des Waggons 442 an die beiden Wagen 91.162 und 20.136, welchen der erstere nachgestossen worden ist, bevor dieselben noch mit dem auf dem 19. Geleise gestandenen Zugstheile, dessen erster Wagen der Wagen 26.481 war, verkuppelt worden waren, die beiden Wagen 91.162 und 20.136 in Bewegung setzte, wodurch der durch diese Bewegung getroffene Kläger zu Falle kam und Verletzungen an der linken und rechten Hand erlitten hat, und sonach das vorzeitige Nachstossen des Waggons 442 und dieser Anprall desselben an den Wagen 91.162 diejenige Ereignung im Eisenbahnverkehre war, durch welche der fragliche Unfall die Körperverletzung des Josef W. zu Stande kam.

Nicht das vorschriftswidrige oder gefährliche Hineintreten des Klägers in das 19. Geleise zwischen den auf demselben stehenden Zugstheil und die auf diesem Geleise schon ruhig gestandenen oder heranrollenden Wagen 91.162 und 20.136, nicht das Zusammenkuppeln der Waggons 20.136 und 26.481 haben im concreten Falle die Körperverletzung verursacht, sondern das vorerwähnte vorzeitige Nachstossen des Waggons 442 und dessen Anprallen an den Wagen 91.162. Auch wenn selbst die Wagen 91.162 und 20.136 auf dem 19. Geleise, wie der Kläger behauptet, schon ruhig gestanden wären und Josef W. die Ankuppelung der Waggons 20.136 und 26.481 im Geleise zwischen den Wagen 20.136 und 26.481 oder sogar von der Seite aus vollzogen hätte oder vollziehen wollte, hätte infolge des Anpralles des Waggons 442 an den Wagen 91.162 der eingetretene Unfall eintreten können.

Es konnte demnach, weil das erwähnte, wenn auch vorschriftswidrige und immer gefährliche Hineinterten des Klägers zwischen die erwähnten Eisenbahnwaggons, wie Belangte behauptet, aber durch Zeugen nicht erwiesen hat, nicht im Causalnexus zur Körperbeschädigung steht, auch auf den hierüber aufgetragenen Haupteid nicht eingegangen werden.

Um sich von der Haftpflicht zu befreien, hätte nun die Belangte nachzuweisen gehabt, dass das vorzeitige Nachstossen und der erwähnte Anprall des Waggons 442 durch Verschulden des Klägers vor sich gegangen ist; sie hätte zu beweisen gehabt, dass der die Verschiebung leitende Bedienstete im Sinne des Punktes 11 ihrer der Einrede beiliegenden Instruction für den Verschubdienst das Nachstossen des Waggons 442 erst zu jener Zeit veranlasst habe, wo die Ankuppelung der Wagen 20.136 an dem auf den 19. Geleise stehenden

Zugstheile schon beendet war und diese Beendigung von dem die Verschiebung leitenden Beamten gegeben ward, oder dass der Kläger selbst das Signal zum Nachstossen des Waggons 442 gegeben habe.

Durch diesen Nachweis wäre dann die Annahme gerechtfertigt gewesen, dass die Verunglückung des Klägers durch einen unabwendbaren Zufall oder durch eigenes Verschulden des Klägers geschehen ist.

Die Belangte hat nun aber diesen Beweis in keiner Weise erbracht, indem weder die abgehörten Zeugen Thatsachen bestätigt haben, woraus ein Verschulden des Klägers an dem vorzeitigen Nachstossen des Waggons 442 hervorgeht, noch die Belangte von dem Haupteide über solche ein diesfälliges Verschulden des Klägers begründende Thatsache Gebrauch gemacht hat.

Zwar hat der oberwähnte Zeuge Franz P. bestätigt, dass er, wie der letzte Wagen oder die letzten Wagen auf dem 19. Geleise über seine Veranlassung nachgestossen wurde, laut gerufen habe „19" und dass der circa 60 Schritte von ihm entfernt gestandene Kläger, den er übrigens zur Zeit des Unfalles gar nicht sah, diesen lauten, vernehmbaren Ruf hören musste, weil, was allerdings sonderbar und merkwürdig begründet wird, die Luft rein war; allein die Aussage dieses im Dienste der belangten Bahn gestandenen oder noch stehenden, nicht erwiesenermaassen von aller Verantwortung freien Zeugen kann den dem Vorerörterten gemäss erforderlichen Beweis umsoweniger ersetzen, als hieraus nicht hervorgeht, dass bei Nachstossung des Waggons 442 alle instructionsmässigen oder auch nur selbstverständlichen Vorsichten beobachtet worden sind.

Es ist sonach die Haftpflicht der belangten Bahn für die fragliche Körperverletzung festgestellt.

Aus den Aussagen der beiden sachverständigen Zeugen Dr. Josef B. und Dr. Eugen K. geht hervor, dass der Kläger infolge der ihm durch den erwähnten Eisenbahnunfall zugefügten, als schwere sich darstellenden Körperverletzung in B. im Spitale durch ungefähr zwei Monate krank lag, dass zahlreiche operative schmerzhafte Eingriffe in die verletzten Hände gemacht werden mussten, dass die Wunden an der rechten und linken Hand schmerzhaft und schwer heilbar waren und insbesondere die linke Hand ganz unbrauchbar wurde, da wiederholt Knochenstücke und Weichtheilfetzen abgetragen wurden.

Die ärztlichen Sachverständigen Dr. T. und Dr. H. haben nach genauer Untersuchung des Klägers, der auch zur Untersuchungszeit so unbeholfen gefunden wurde, dass er nur mit Schwierigkeiten und unter Nachhilfe die Kleidungsstücke ablegen konnte, ihr Gutachten über den gegenwärtigen körperlichen Zustand des Klägers dahin abgegeben, dass:

1. Eine Verunstaltung und vollständige Unbrauchbarkeit der linken Hand infolge der Zertrümmerung der Handwurzel und Mittelfingerknochen vorhanden sei, dass

2. eine Steifheit in der rechten Handwurzel und in den Fingergelenken des rechten Zeigefingers infolge von Quetschung und Knochenbruch der rechten Mittelhand zu constatiren sei, und dass weiters

3. eine weitere Folge der Verletzung eine geringe Kraftentwicklung der ganzen rechten Gliedmassen ist, dass die Veränderungen an der linken Hand einem vollständigen Verlust derselben entsprechen und die Veränderungen an der rechten Hand so beschaffen sind, dass dieselbe zu jeder stärkeren Kraftentwicklung, sowie auch zu allen feineren Handgriffen ungenügend erscheint.

Der Untersuchte sei daher zu jeder mit Handarbeit verbundenen Beschäftigung nur in sehr geringem Maasse geeignet, sei vielmehr in seinem Erwerbe hauptsächlich auf die gesunden unteren Gliedmassen angewiesen, also beispielsweise zu Botendiensten verwendbar.

Die Erwerbsfähigkeit des Klägers sei eine sehr beschränkte und sei die Arbeitsfähigkeit für immer beeinträchtigt.

Es ist somit durch dieses Gutachten erwiesen, dass die Arbeits- und mithin Erwerbsfähigkeit des Klägers derzeit und für alle Zukunft als eine minimale und beinahe gleich einer dauernden Arbeits- und Erwerbsunfähigkeit, hervorgerufen durch den erwähnten Unfall, anzusehen sei.

Mit Rücksicht auf die erwähnten Aussagen der sachverständigen Zeugen und dieses Gutachten der ärztlichen Sachverständigen erscheint der vom Kläger geforderte Betrag des entgangenen und entgehenden Verdienstes mit 25 fl. pro Monat umsomehr als angemessen, als der Betrag von 25 fl. dem normalen Betrage desjenigen Einkommens pro Monat entspricht, den sich ein in gleichen Verhältnissen und gleicher Bildungsstufe stehender Arbeiter gewöhnlich verdient und als der dem Kläger für die Folge abgehende Ver-

dienst angesehen werden könne. Das beanspruchte Schmerzensgeld mit 4000 fl. ö. W. kann mit Rücksicht auf die vom Kläger ausgestandenen, durch die Aerzte Dr. B. und Dr. K. als Zeugen bestätigten Schmerzen, welche bei der langsamen Heilbarkeit der Wunden, auch lange dauerten, nicht als zu hoch betrachtet werden, zumal wenn noch die gänzliche Deformität der linken Hand des Klägers berücksichtigt wird, rücksichtlich deren Missgestaltung derselbe nach § 1326 a. b. G. B. ebenfalls ersatzanspruchberechtigt erscheint und welche noch fort und dauernd den Schmerzen ähnliche Gefühle und Empfindungen in den Verletzten hervorzurufen geeignet ist.

Was jedoch die vom Kläger begehrten Alimentationsbeträge per 35 fl., 45 fl., beziehungsweise 55 fl. monatlich und die Wohnungszulage per 100 fl., 120 fl. und 125 fl. anbetrifft, so konnten ihm diese nicht zuerkannt werden, weil er einen Anspruch auf Avancement und Eintritt in diese höheren Bezüge nicht nachgewiesen hatte, dieser Eintritt auch von vielen Voraussetzungen abhängig ist, deren Erfüllung weder nachgewiesen wird, noch leicht nachweisbar ist, und weil so das diesfällige Begehren unbegründet erscheint.

Vom Schmerzensgelde konnten Zinsen nicht zugesprochen werden, weil der Betrag desselben nicht feststand und erstrichterlich auch nicht festgestellt werden konnte, dagegen wurden Zinsen von dem dem Kläger bisher entgangenen Monatslohn, welcher ihm gebührte und für dessen Ersatz er anderweitig Sorge tragen musste, zugesprochen.

Ueber Appellation beider Theile fand das O. L. G. Brünn das erstgerichtliche Urtheil hinsichtlich der Zurückweisung der Incompetenzeinwendung zu bestätigen, in seinen übrigen meritorischen Theilen aber theils zu bestätigen, theils abzuändern, und in der Sache selbst zu erkennen:

I. Die belangte N.-Bahn ist schuldig, dem Kläger zu bezahlen:

a) Unbedingt den Betrag von 29 fl. 70 kr. als Lohnentgang für die Zeit vom 2. Juni 1891 bis 13. November 1891 sammt 5 Procent Zinsen vom 1. Mai 1893, als dem Klagstage;

b) den Betrag per 78 fl. 30 kr. als weiteren Lohnentgang für diese Zeit sammt 5 Procent Zinsen seit dem 1. Mai 1893, als dem Klagstage, wenn der Kläger den ihm in der Duplik aufgetragenen irreferiblen Haupteid dahin ablegt:

„Es sei seines Wissens und Erinnerns nicht wahr, dass ihm von der Krankencasse der N.-Bahn für die Zeit, während welcher er sich in Spitalsverpflegung befand, d. i. vom 2. Juni 1891 bis einschliesslich 31. Juli 1891, das halbe Krankengeld à 24 kr. pro Tag, d. i. für 60 Tage zusammen 14 fl. 40 kr. und für die Zeit vom 1. August 1891 bis zum 13. November 1891 das ganze Krankengeld à 48 kr. pro Tag, d. i. für 80 Tage per 38 fl. 40 kr. ausbezahlt wurde, und dass die genannte Krankencasse ausserdem für ihn die Spitalsverpflegskosten per 25 fl. 50 kr. bestritten habe."

Dem Kläger steht es frei, diesen Eid auch nur bezüglich einzelner der angeführten drei Posten (14 fl. 40 kr., 38 fl. 40 kr. und 25 fl. 50 kr.) abzulegen.

Legt derselbe den Eid nicht oder nur bezüglich einzelner Theile ab, so wird er in ersterem Falle mit dem Betrage per 78 fl. 30 kr., in letzterem Falle mit einem denjenigen Posten, rücksichtlich welcher der negative Eid nicht geschworen wurde. gleichkommenden Betrage sammt 5 Procent Zinsen vom Klagstage abgewiesen, und ist die Geklagte im zweiten Falle lediglich schuldig, dem Kläger den vom Betrage per 78 fl. 30 kr. sich ergebenden Rest, welcher den eidlich urgirten Posten entspricht, sammt 5 Procent Zinsen vom Klagstage binnen obiger Frist bei sonstiger Execution zu bezahlen;

c) unbedingt den Betrag von 20 fl. für jeden Monat für die Zeit vom 1. Februar 1893 bis zur Rechtskraft dieses obergerichtlichen Urtheiles sammt 5 Procent Zinsen, und zwar von der Gesammtsumme der vom 1. Februar 1893 bis zum 1. Mai 1893, als dem Klagstage, an Lohnentgang aufgelaufenen Ersatzbeträge, vom Klagstage und von den seit 1. Mai 1893 weiterlaufenden monatlichen Ersatzbeträgen per 20 fl. vom 1. eines jeden der folgenden Monate, als dem Tage ihrer Fälligkeit, ab berechnet, ferner an Schmerzensgeld den Betrag von 1500 fl.

II. Die belangte N.-Bahn ist weiters schuldig, dem Kläger für die Folge vom Tage der Rechtskraft dieses Erkenntnisses ab für die Lebensdauer einen monatlichen Ersatzbetrag per 20 fl., und zwar den am Tage der Rechtskraft dieses Urtheiles bis zum ersten Tage des nachfolgenden Monates von dem Monatsbetrage per 20 fl. entfallenden Betrag am ersten Tage des der Rechtskraft dieses Urtheiles folgenden Monates, dann aber immer am 1. eines jeden

Monates den gleichen Betrag per 20 fl. im vorhinein zu bezahlen. Mit den übrigen Ansprüchen wurde Kläger abgewiesen.

Gründe:

Die Appellation der Geklagten hält daran fest, dass über ihre Einwendung die Klage wegen Incompetenz des Gerichtes zurückzuweisen gewesen wäre.

Wenn aber auch die Anschauung des ersten Richters nicht getheilt werden kann, dass die bei der Tagfahrt am 14. März 1894 erhobene Einwendung des ungehörigen Gerichtsstandes als verspätet anzusehen sei, weil nach dem Hofdecrete vom 27. Juli 1792, J. G. S. Nr. 36, welches nach § 7 des Summarpatentes auch auf den vorliegenden Fall Anwendung findet, die exceptio fori declinatoria bei der ersten Tagfahrt, bei welcher beide Theile erscheinen, die also vor sich geht, angebracht werden muss, der Tagfahrt vom 14. März 1894, aber nur eine einzige Tagfahrt vorherging, d. i. jene, bei welcher nur der Vertreter der Geklagten erschien und dem Kläger das Ausbleiben nachsah, und welche daher als eine vor sich gegangene Tagfahrt im Sinne des citirten Hofdecretes nicht betrachtet werden kann, so stellt sich die erwähnte Einwendung doch als völlig unbegründet dar.

Denn nach § 3 des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, können Klagen auf Ersatzleistungen, welche auf Grund dieses Gesetzes erhoben werden, nach der Wahl des Klägers nicht bloss bei dem Handelsgerichte, in dessen Sprengel die geklagte Unternehmung ihren Sitz hat, sondern auch, wie im vorliegenden Falle, bei jenem Handelsgerichte, beziehungsweise Gerichtshof erster Instanz als Handelsgericht eingebracht werden, in dessen Sprengel die dem Ersatzanspruche zugrunde liegende Ereignung eingetreten ist.

Als auf Grundlage des erwähnten Gesetzes eingebracht wird nach § 1 desselben eine Ersatzklage jenen Falles zu betrachten sein, wenn dem geltend gemachten Ersatzanspruche eine Ereignung im Verkehre einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn, durch welche die körperliche Verletzung oder Tödtung eines Menschen herbeigeführt wurde, zugrunde liegt.

Eine solche Ereignung liegt vor, und besteht dieselbe darin, dass beim Verschieben von Eisenbahnwaggons, also bei einer Verrichtung, welche die Geklagte in ihrer Appellation selbst als einen Act des Eisenbahnverkehres bezeichnet,

der hierbei beschäftigte Kläger von einem Waggon niedergestossen wurde, mit den Händen zwischen die Puffer gerieth und körperliche Verletzungen erlitt.

Die Deutung, welche die Appellation dem Worte „Ereignung" giebt, dahin gehend, es sei hierunter nur ein ausserordentliches, anormales, den Bahnverkehr störendes Vorkommniss zu verstehen, welches aus der Ausserachtlassung der beim Betriebe durch Dampfkraft zur Verhütung von Unglücksfällen erforderlichen Vorkehrungen entspringt, ist willkürlich und offenbar unrichtig, da der Ausdruck „Ereignung" jedes Geschehniss oder Vorkommniss im Eisenbahnverkehre, ohne Rücksicht darauf, ob dasselbe gewöhnlich oder nur ausnahmsweise vorkomme, und ob hiermit eine Verkehrsstörung verbunden ist oder nicht, umfasst, und da, wenn unter Ereignung im Sinne des § 1 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes nur ein aus der Ausserachtlassung der bestehenden Vorschriften, also ein von der Bahn oder dem Personale derselben verschuldetes Vorkommniss zu verstehen wäre, die in diesem Gesetze normirte Vermuthung, dass die Ereignung durch ein Verschulden der Unternehmung oder derjenigen Personen, deren sie sich zur Ausübung des Betriebes bedient, eingetreten sei, keinen Sinn und keinen Werth hätte. Es erscheint somit dargethan, dass der vorliegenden Ersatzklage thatsächlich eine durch eine Ereignung im Eisenbahnverkehre herbeigeführte Verletzung des Klägers zugrunde liegt, und ist die Competenz des angerufenen Gerichtes daher nach § 3 leg. cit. begründet.

In der Sache selbst muss dem Gerichte erster Instanz gegenüber den Ausführungen in der Appellationsbeschwerde der Geklagten darin beigepflichtet werden, dass es der letzteren nicht gelungen ist, die im § 1 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes normirte Vermuthung im Sinne des § 2 dieses Gesetzes durch den versuchten Nachweis zu entkräften, dass Kläger seinen Unfall selbst verschuldet habe.

Trotzdem die Geklagte selbst zugiebt, dass der Unglücksfall durch den Anprall des Waggons 442 an die Wagen 20.136 und 91.162 und nicht durch die den letzteren Waggons (vor dem Anstosse des Waggons 442) noch innewohnende eigene Fortbewegungskraft geschehen ist, erblickt sie doch ein Verschulden des Klägers darin, dass er entgegen der Vorschrift für den Verschubdienst, noch während der Bewegung der Wagen 20.136 und 91.162 in das Geleise

zwischen diese und die stehende Wagenpartie trat, und dass er, als er zum Falle kam, einen Halt an den Pufferscheiben suchte.

Der letztere Vorwurf bedarf wohl keiner Widerlegung, da man einem von einem Eisenbahnwaggon niedergestossenen, zwischen den Puffern befindlichen, daher in höchster Lebensgefahr schwebenden Manne wohl nicht zumuthen kann, mit Ruhe und Besonnenheit geeignete Stütz- und Anhaltspunkte für seine Hände zu suchen.

Aber auch einen Beweis darüber, dass Kläger während des Heranrollens der oberwähnten zwei Wagen das Geleise betreten habe, hat die geklagte Eisenbahngesellschaft nicht erbracht.

Ein Geständniss dieses Umstandes findet die Appellation in der Klagsdarstellung des Unfalles, allein mit Unrecht, da in den Worten: „in dem Augenblicke, als ich die nähergerückten Waggons ankuppeln sollte", keineswegs die Behauptung liegt, dass Kläger im Begriffe gewesen sei, die näher rückenden Waggons anzukuppeln, der Ausdruck „näher gerückt" weit mehr auf eine Beendigung der Bewegung schliessen lassen könnte.

Der geführte Zeugenbeweis ist zu Ungunsten der Geklagten ausgefallen, da keiner der vernommenen Zeugen zu bestätigen vermochte, dass Josef W. während der Bewegung der Wagen 20.136 und 91.162 das Geleise 19 bereits betreten habe.

Bei dieser Sachlage konnte auf den von der geklagten Eisenbahnunternehmung dem Kläger aufgetragenen irreferiblen Haupteid über den behaupteten Thatumstand nicht mehr erkannt werden, weil sich letzterer zum mindesten als im höchsten Grade unwahrscheinlich darstellt, daher die Voraussetzungen, unter welchen ein irreferibler Haupteid aufgetragen werden kann, nicht vorliegen.

Die Geklagte hat daher den Beweis, dass Kläger sich den Unfall selbst verschuldet habe, nicht erbracht.

Die Ersatzpflicht der Geklagten ist daher nach §§ 1 und 2 des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. B. 27, gegeben, und deren Umfang durch § 1325 a. b. G. B. geregelt.

Zwischen der Angabe des Klägers, er habe in seiner Eigenschaft als Verschieber seinerzeit einen monatlichen Gehalt per 25 fl. bezogen, und jener der Geklagten, nach welcher Kläger im Bezug eines Taglohnes per 80 kr. stand, ist, was die Betraghöhe anbelangt, nur ein geringfügiger Unterschied.

Da nun die Sachverständigen aus dem ärztlichen Fache erklärt haben, dass Kläger infolge der an beiden Händen erlittenen Verletzungen zu jeder mit Handarbeit verbundenen Beschäftigung nunmehr in sehr geringem Maasse geeignet und in seinem Erwerbe hauptsächlich auf die gesunden unteren Gliedmassen hingewiesen ist, und somit die Erwerbsfähigkeit des Klägers für immer eine sehr beschränkte ist, eine vollständige Erwerbsunfähigkeit aber durch das von den Sachverständigen erstattete Gutachten nicht constatirt erscheint, vielmehr aus der eigenen Angabe des Klägers hervorgeht, dass er der Zeit vom 13. November 1891 bis 31. Januar 1893 bei der geklagten Eisenbahnunternehmung den Dienst eines Fahrkartenabnehmers versehen konnte, so lag kein Grund vor, den von der Belangten aus dem Titel des Lohnentganges zu vergütenden monatlichen Betrag in der vollen Höhe des zuletzt von dem Kläger als Wagenverschieber bezogenen Lohnes zu bemessen. Es wurde daher in Stattgebung der Appellationsbeschwerde der Geklagten der monatliche Ersatzbetrag auf 20 fl., d. i. auf circa 80 Procent des vor dem Unfalle bezogenen Lohnes herabgesetzt.

Dies ergiebt für die Zeit vom 2. Juni 1891 bis 13. November 1891 den Betrag per 108 fl., wovon angeblich 48 fl. 30 kr. bereits durch die Krankencasse der N.-Bahn gezahlt wurden.

Da die Angaben der Geklagten über die durch die Betriebskrankencasse erfolgte Zahlung der Krankenunterstützung den Vorschriften der §§ 6 und 8 des Gesetzes vom 30. März 1888, R. G. Bl. Nr. 34, sowohl rücksichtlich der Art und des Ausmaasses als auch rücksichtlich der Dauer der Krankenunterstützung genau entsprechen, daher die Wahrscheinlichkeit für sich haben, die geklagte N.-Bahn ein von der Betriebskrankencasse dieser Unternehmung ganz verschiedenes Rechtssubject ist, und der Vorstand der genannten Eisenbahnactiengesellschaft (Art. 232 H. G. B.) nicht nothwendig auch von den Geschäften der Betriebskrankencasse Kenntniss haben muss, so stellt sich die Liquidstellung der Abzugspost per 78 fl. 30 kr. durch den dem Kläger aufgetragenen irreferiblen Haupteid als zulässig dar, und musste der Appellationsbeschwerde der Geklagten in dieser Richtung stattgegeben werden.

Auch die Bemessung des Schmerzensgeldes mit dem vollen von dem Kläger beanspruchten Betrage per 4000 fl. bietet der Beklagten Grund zur Beschwerde, weil, wenn

auch durch die Aussage der Zeugen Dr. Josef B. und Dr. Eugen K., ausser Zweifel gestellt erscheint, dass Kläger durch längere Zeit grosse Schmerzen auszustehen hatte, und es geboten erscheint, dem Verletzten durch die Zuerkennung eines namhaften Geldbetrages die entsprechende Sühne für das durch fremdes Verschulden verursachte Leiden zu gewähren, so steht doch der Betrag per 4000 fl. hiermit und mit den Lebensverhältnissen des Klägers in keinem Verhältnisse, und würde der Zuspruch einer so hohen Summe die Natur einer unbegründeten Bereicherung des Klägers an sich tragen. Es wurde daher das Schmerzensgeld von 4000 auf 1500 fl. herabgesetzt.

Was die Appellation des Klägers anbelangt, stellt sich dieselbe als unbegründet dar, da Appellant als Wagenschieber im Dienste der geklagten Eisenbahnunternehmung, kein Recht auf bleibende Bedienstung bei derselben und auf Beförderung in eine bessere honorirte Dienstesstelle hatte, und die Vermuthung, er würde, wenn sich der Unfall nicht ereignet hätte, im Dienste der N.-Bahn geblieben und im Wege der Beförderung die im Klagstitel angeführten Gehaltsstufen und Wohnungszulagen erreicht haben, mit Rücksicht auf die vielen Zufälligkeiten, von welchen das Eintreffen dieser Vermuthung abhängig erscheint, der Bemessung des dem Kläger künftig entgehenden Verdienstes (§ 1325 a. b. G. B.) nicht zugrunde gelegt werden kann, und weil, was die von dem Appellanten begehrte Verzinsung des Schmerzensgeldes vom Klagstage betrifft, von einem Zahlungssaumsale des Schuldners insolange nicht die Rede sein kann, als die Forderung, welche nur im Wege des Vergleiches oder richterlichen Ausspruches liquid gestellt werden kann, ziffermässig nicht feststeht und die Schuld aus diesem Grunde nicht abgestattet werden kann.

Ueber die gegen diese Entscheidung eingebrachte ordentliche Revisionsbeschwerde hat der O. G. H. befunden, der Revisionsbeschwerde des Klägers theilweise, und zwar nur insofern stattzugeben, als dieselbe gegen jenen Ausspruch des O. L.-G. gerichtet ist, mit welchem der Kläger an Lohnentgang, statt der in der ersten Instanz zuerkannten 25 fl. bloss 20 fl. monatlich zugesprochen erhielt, und diesbezüglich, unter Zurückweisung der gegenständlichen Revisionsbeschwerde, insoweit solche gegen das Urtheil des O. L. G. betreffs des Lohnentganges für die Zeit vom 2. Juni

1891 bis 13. November 1891 hinsichtlich des Theilbetrages per 78 fl. 30 kr., sowie in Ansehung des Schmerzensgeldes gerichtet ist, beide untergerichtliche Urtheile abzuändern und zu erkennen:

Die belangte N.-Bahn ist schuldig, dem Kläger zu bezahlen:

a) unbedingt den Betrag per 55 fl. 3 kr. als Lohnentgang für die Zeit vom 2. Juni 1891 bis 13. November 1891 sammt 5 Procent Zinsen seit dem 1. Mai 1893 als dem Klagstage;

b) den Betrag per 78 fl. 30 kr. als weiterer Lohnentgang für diese Zeit sammt 5 Procent Zinsen seit 1. Mai 1893 als dem Klagstage, wenn der Kläger den im oberlandesgerichtlichen Urtheile unter I *b* sententionirten Haupteid ablegt. Dem Kläger steht es frei, diesen Eid, zu dessen Antretung eine neue Frist von 14 Tagen von der Zustellung dieses Urtheiles an gerechnet wird, auch nur bezüglich einzelner der dort angeführten drei Posten (14 fl. 40 kr., 38 fl. 40 kr., 25 fl. 50 kr.) abzulegen. Legt er den Eid gar nicht oder nur bezüglich einzelner Posten ab, so wird er im ersteren Falle mit dem Betrage von 78 fl. 30 kr., im letzteren Falle mit einem denjenigen Posten, rücksichtlich welcher der negative Eid nicht geschworen wurde, gleichkommenden Betrage sammt 5 Procent Zinsen vom Klagstage abgewiesen, dagegen die Geklagte lediglich zur Zahlung jenes von dem Betrage per 78 fl. 30 kr. sich ergebenden Restes sammt 5 Procent Zinsen vom Klagstage binnen obiger Frist bei sonstiger Execution verpflichtet sein, welcher den eidlich negirten Posten entspricht;

c) unbedingt den Betrag von 25 fl. für jeden Monat für die Zeit von 1. Februar 1893 bis zum Tage der Zustellung dieses Urtheiles sammt 5 Procent Zinsen, und zwar von der Gesammtsumme der vom 1. Februar 1893 bis zum 1. Mai 1893 an Lohnentgang aufgelaufenen Ersatzbeträge vom Klagstage ab, und von den seit 1. Mai 1893 weiter laufenden monatlichen Ersatzbeträgen per 25 fl. vom 1. eines jeden der folgenden Monate, als dem Tage ihrer Fälligkeit, ab berechnet;

d) für die Folge vom Tage der Zustellung dieses Urtheiles ab, für die Lebensdauer des Klägers Josef W. an Lohnentgang einen monatlichen Ersatzbetrag per 25 fl., und zwar vom Tage der Zustellung dieses Urtheiles bis zum

ersten Tage des nächstfolgenden Monates den von dem Monatsbetrage von 25 fl. entfallenden Betrag am ersten Tage des dieser Zustellung folgenden Monates, dann aber immer am 1. eines jeden Monates den gleichen Betrag von 25 fl. im vorhinein.

Gründe:

Nachdem beide Untergerichte die Haftungspflicht der belangten Bahn für die dem Kläger zugestossene körperliche Verletzung im Sinne des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, rechtskräftig ausgesprochen haben, beschränkt sich die Ueberprüfung dieses Rechtsstreites auf das Maass der dem Kläger nach den §§ 1324 und 1325 a. b. G. B. gebührenden Entschädigung. Nach diesen Gesetzesstellen ist die belangte Bahn zur vollen Genugthuung verpflichtet und muss daher dem Kläger nicht nur den positiven Schaden vergüten, sondern auch nach Maassgabe seiner Erwerbsunfähigkeit den ihm künftig entgehenden Gewinn ersetzen. In dieser Richtung hin erachtet sich der Kläger deshalb für beschwert, weil ihm der obere Richter statt des ihm erstrichterlich mit 25 fl. zugesprochenen monatlichen Alimentationsbetrages bloss 20 fl. zuerkannt hat.

Dieser Beschwerdepunkt muss als begründet angesehen werden, weil die geklagte Bahn nach dem eben angeführten Grundsatze zur vollen Genugthuung, daher zum Ersatze jenes Verdienstentganges, welchen der Beschädigte zur Zeit des Unfalles thatsächlich bereits gehabt hat, deshalb zu verhalten war, da durch das Gutachten der Sachverständigen constatirt erscheint, dass die Erwerbsfähigkeit des Klägers eine sehr beschränkte und seine Arbeitsfähigkeit für immer beeinträchtigt ist, andererseits die Anweisung des Klägers, welcher auch für den Unterhalt seiner Familie zu sorgen hat, in seinem Erwerbe auf die gesunden unteren Gliedmassen, weil solcher dem Begriffe und dem Wesen der hier in Rede stehenden Erwerbsfähigkeit durchaus nicht entspricht, als ein Ersatz des Verdienstentganges, welcher der vom O. L. G. vorgenommenen Restringirung der höheren monatlichen Bezüge dem Kläger entstehen würde, nicht angesehen werden kann, daher der vom ersten Richter diesfalls ermittelte monatliche Alimentationsbetrag von 25 fl., welcher der Höhe der zur Zeit des Unfalles vom Kläger bezogenen Entlohnung seiner Arbeit gleichkommt, als angemessen angesehen werden muss.

Im Uebrigen ist das vom oberen Richter gefällte, das Wesen der Sache betreffende Urtheil durch seine dem Gesetze und der Actenlage entsprechende Begründung gerechtfertigt und ist die Revisionsbeschwerde des Klägers nicht geeignet, die von ihm begehrte gänzliche Wiederherstellung des erstgerichtlichen Urtheiles wieder herbeizuführen.

Nr. 58.

Zur Recursführung gegen die zum Schutze einer Eisenbahn dem Verleihungswerber bergbehördlich auferlegte Verpflichtung zu Betriebsbeschränkungen ist nur dieser selbst und nicht ein zu demselben in einem Vertragsverhältnisse stehender benachbarter Bergbauunternehmer legitimirt.

(Entscheidung des V. G. H. vom 9. December 1896, Z. 6653.)

In einem zwischen A. v. R. einerseits und der Firma Gebrüder G. andererseits im Jahre 1871 abgeschlossenen Verkaufs- und Kaufsvertrage wurde eine Demarcationslinie vereinbart, welche die Schurfgrenze zwischen dem R.'schen Bergbau bei O. und dem von den Gebrüdern G. erworbenen Gruben- und Schurfterrain nächst P. und O. in der Weise zu bilden hat, dass R. nur berechtigt sein soll, östlich von dieser Linie im O. Terrain zu schürfen und Grubenmaassen zu erwerben, wogegen die Gebrüder G. verpflichtet sind, mit ihren Bergbauunternehmungen nächst P. und O. diese Linie gegen Osten nicht zu überschreiten. Sollte es bei einstiger Maassenlagerung des einen oder anderen contrahirenden Theiles unumgänglich nothwendig werden, im Einverständnisse mit dem anderen Theile auch Maassen oder Theile derselben über diese Demarcationslinie hinüber in das nachbarliche Feld zu strecken, so soll demjenigen contrahirenden Theile, in dessen reservirtes Terrain diese Ueberlagerung der Demarcationslinie erfolgt, das Recht zustehen, den Abbau in den in sein Feld gelagerten Maassentheilen zu seinen alleinigen Gunsten zu betreiben, wogegen derjenige Theil, welcher seine Maassen über die Demarcationslinie hinüber streckte, auf die Ausbeutung der in das Nachbarfeld fallenden Maassentheile zu Gunsten des anderen contrahirenden Theiles verzichtet. Im Jahre 1891 suchten die Gebrüder G. auf Grund eines in der Gemeinde O. erzielten Steinkohlenaufschlusses um die Verleihung eines Grubenfeldes an, mit einer solchen Lagerung, das — wie im Freifahrungsprotokolle con-

statirt ist — zwei Dreiecke des angesprochenen Grubenfeldes über die Demarcationslinie hinaus in das dem R. reservirte Gebiet fällt. Das erstere Dreieck ist von zwei Flügeln der im Eigenthume der N.-Bahn befindlichen Montanbahn und von der K.-Eisenbahn durchzogen.

Auf Grund des Ergebnisses der Freifahrung sprach die Berghauptmannschaft in Wien im Einverständnisse mit der schlesischen Landesregierung die Zulässigkeit der erbetenen Verleihung mit dem Zusatze aus, dass die Verleihungswerber verpflichtet seien, bei dem Bergbaubetriebe in dem bezeichneten Grubenfelde zur Sicherheit der über dasselbe führenden Eisenbahnen die im Erkenntnisse näher bestimmten, beziehungsweise erst zu bestimmenden Sicherheitsmaassregeln und Vorschriften, welche sich unter anderem auch auf das von der K. Eisenbahn noch zu erbauende zweite Geleise bezogen, genau einzuhalten, wobei weiters ausgesprochen wurde, dass wegen der aus diesem Anlasse etwa nothwendig werdenden Beschränkungen des Bergbaues dem Bergbauunternehmer gemäss § 5 der Ministerialverordnung vom 2. Januar 1859, R. G. Bl. Nr. 25, kein Anspruch auf Entschädigung gegen die Eisenbahn zusteht. Die Verleihungswerber haben dieses Erkenntniss nicht angefochten, wohl aber recurrirte die R.'sche Bergdirection in W. gegen die Verfügung, dass der Bergbauunternehmer bezüglich der zum Schutze des zweiten Geleises der K. Eisenbahn dem Bergbaue aufzuerlegenden Sicherheitsmaassregeln keinen Anspruch auf Entschädigung haben solle.

Das Ackerbauministerium gab dem Recurse wegen mangelnder Legitimation der R.'schen Bergdirection zur Einbringung des Recurses mit der Begründung keine Folge, dass die mit dem Erkenntnisse der Berghauptmannschaft in Wien normirten Betriebsbeschränkungen nicht der beschwerdeführenden Bergdirection, sondern den Verleihungswerbern als Unternehmern des zur Verleihung erbetenen Bergbaues aufgetragen wurden und bei dem Umstande, als im Grunde des § 187 allgemeines Berggesetz immer, selbst im Falle der Verpachtung des Werkes, nur der Bergbauunternehmer allein der Bergbehörde für die Beobachtung der Berggesetze verantwortlich ist, auch nur den Verleihungswerbern aufgetragen werden konnten. Gegenüber der Berufung der R.'schen Bergdirection auf den Demarcationsvertrag wird bemerkt, dass dieser Vertrag nur

Privatrechte unter den Contrahenten zu begründen im Stande ist, keineswegs aber auf die Stellung dieser Contrahenten dem vorliegenden Verleihungsansuchen gegenüber Einfluss zu nehmen vermag.

Die dagegen beim V. G. H. erhobene Beschwerde wurde von diesem als unbegründet zurückgewiesen.

Gründe:

Aus dem Gesetze kann der Beschwerdeführer seine Legitimation zur Einbringung des Recurses nicht ableiten, weil in dem vorliegenden Falle lediglich die Firma Gebrüder G. als Verleihungswerberin aufgetreten, daher der Bergbehörde gegenüber gemäss § 187 allgemeines Berggesetz bezüglich des zu verleihenden Grubenfeldes nur diese Firma als Bergbauunternehmerin anzusehen ist und auch nur dieser die Erfüllung jener Bedingungen, unter welchen die Bergbehörde die Verleihung für zulässig erkennt, auferlegt werden kann, dann weil andererseits die primäre Erwerbung des Eigenthumes an den vorbehaltenen Mineralien innerhalb der Grenzen des verliehenen Grubenfeldes und das aus demselben fliessende Abbaurecht nur durch die Verleihung erworben werden kann, sonach der Beschwerdeführer nicht behaupten kann, dass ihm aus dem Demarcationsvertrage schon dermal ein solches concretes Eigenthumsrecht oder irgend ein anderes gegen jeden Dritten wirksames dingliches Recht zustehe.

Dass dem Beschwerdeführer weiters auch die formelle Legitimation zur Recursführung gegen das berghauptmannschaftliche Verleihungserkenntniss mangelt, ergiebt sich daraus, dass der bei der Freifahrung anwesende Vertreter der R.'schen Bergdirection der von dem Vertreter der Verleihungswerber abgegebenen Erklärung, gegen die Forderung der K. Eisenbahn keine Einwendung zu erheben, rückhaltlos beigetreten ist, während es ihm zugestanden wäre, von demselben die Vertretung der dem R. aus dem mehrerwähnten Vertrage erwachsenen Rechte und die Geltendmachung der auf dieselben gestützten Einwendungen zu begehren, im Weigerungsfalle aber gegen die Ueberschreitung der Demarcationslinie durch die begehrte Massenlagerung Einspruch zu erheben, in welchem Falle dann nach Maassgabe der §§ 61 und 62 allgemeines Berggesetz vorzugehen gewesen wäre.

Auf die nachträgliche Eingabe der R.'schen Bergdirection an das Revierbergamt in Olmütz, worin auf die Priorität der Verleihung gegenüber dem erst zu erbauenden zweiten Geleise der K. Eisenbahn hingewiesen wurde, war schon aus dem Grunde keine Rücksicht zu nehmen, weil es nach Inhalt des Freifahrungsprotokolles nicht richtig ist, dass sich der Vertreter der Bergdirection rücksichtlich der Forderungen des Vertreters der K. Eisenbahn eine Aeusserung vorbehalten hat. Vielmehr hat sich derselbe ausdrücklich nur hinsichtlich der Ansprüche des Vertreters der Montanbahn den Vorbehalten der Verleihungswerber angeschlossen, während der Vertreter der letzteren gegenüber den Ansprüchen des Vertreters der K. Bahn einen Vorbehalt überhaupt nicht gemacht hat.

Aus dem Gesagten erhellt, dass die R.'sche Bergdirection zu einem Einspruche gegen die Bedingungen der Verleihung nicht legitimirt ist, und dass ihr aus dem Demarcationsvertrage kein anderes Recht zusteht, als in dem Falle, wenn sie sich durch ein Versäumniss des Verleihungswerbers in ihren vertragsmässigen Rechten verletzt erachtet, Abhilfe im ordentlichen Rechtswege zu suchen.

Nr. 59.

Zustellung des Enteignungserkenntnisses lediglich an den Sequester eines Fideicommisses. Die Anerkennung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens nach Durchführung der Enteignungsverhandlung begründet keinen formalen Mangel des Verfahrens. Die Stockgeleise einer Eisenbahn qualificiren sich wegen des Anschlusses an die Schleppbahn einer Zuckerfabrik noch nicht als privates Unternehmen.

(Entscheidung des V. G. H. vom 18. December 1896, Z. 6885.)

Anlässlich der vom Ministerium des Innern bestätigten Enteignung einer zum Fideicommisse Ch. gehörigen Grundfläche behufs Herstellung eines Stockgeleises der N.-Bahn erhob der Fideicommisscurator und Sequester die Beschwerde beim V. G. H., weil 1. zu der Enteignungsverhandlung nicht alle betheiligten Parteien, insbesondere nicht der Besitzer des Fideicommisses und der Posteritätscurator geladen worden waren und das Enteignungserkenntniss nur dem Sequester des Fideicommisses zugestellt worden war; weil 2. die Gemeinnützigkeit des Unternehmens erst nach Durchführung der Enteignungsverhandlung mit Erlass des Handels-

ministeriums vom 29. Januar 1895, Z. 70418, anerkannt worden ist, ohne dass über dieses Moment eine Verhandlung gepflogen worden wäre und ohne dass die betheiligten Gemeinden und die Bezirksvertretung darüber gehört worden wären; weil endlich 3. es sich nicht um eine der N.-Bahn obliegende Herstellung handle, da das Stockgeleise, für welches die Enteignung erfolgte, lediglich für Zwecke der A.-Zuckerfabrik hergestellt werden soll. Der V. G. H. hat die Beschwerde abgewiesen.

Gründe:

Was den ad 1 erwähnten Beschwerdepunkt anbelangt, so wurde derselbe, insoweit er die Ladung des Fideicommissbesitzers zur Localerhebung betrifft, bei der öffentlichen Verhandlung zurückgezogen, es entfällt daher seine Besprechung. Aber auch den in Betreff der Zustellung des Enteignungserkenntnisses geltend gemachten Mangel konnte der V. G. H. nicht für begründet halten, weil die Vertretung und Verwaltung des Fideicommisses durch die erfolgte Sequestration in die Hände des Fideicommisscurators gelegt ist, und aus dem Umstande, dass in Angelegenheiten des Fideicommisses selbst eine Mehrheit von Personen zur Wahrung bestimmter Interessen berufen erscheint (Fideicommisscurator, Posteritätscurator), nicht gefolgert werden kann, dass jede dieser einzelnen Personen in Betreff der Zustellung, insbesondere administrativer Entscheidungen, als Partei zu behandeln ist.

Ad 2. Es ist zwar richtig, dass die Anerkennung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens erst nach Durchführung der Enteignungsverhandlung erfolgt ist; allein auch hierin ist nach den Bestimmungen des Enteignungsgesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, ein formaler Mangel nicht gelegen. Denn nicht nur schreibt das Gesetz den Zeitpunkt nicht vor, in welchem die Anerkennung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens erfolgen müsse, sondern aus der Bestimmung des § 21 des citirten Gesetzes muss im Gegentheile gefolgert werden, dass die Anerkennung der Gemeinnützigkeit auch nach durchgeführter Expropriationsverhandlung zulässig erscheint, da die citirte Gesetzesbestimmung für Expropriationsfälle, wie der vorliegende, die Durchführung der Verhandlung über das Ansuchen der Eisenbahnunternehmung der politischen Behörde erster Instanz

ohneweiters überweist, während zur Anerkennung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens nur die oberste staatliche Verwaltungsbehörde berufen ist. Es liegt auch nahe, dass die durch die Expropriationsverhandlung zu Tage geförderten Daten mit ein Material zur Beurtheilung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens bieten können, so dass die Entschliessung der berufenen Behörde über die Frage der Gemeinnützigkeit aus Gründen der Zweckmässigkeit den Ergebnissen der Verhandlung vorbehalten werden kann. Eine Verhandlung mit den Parteien über die Frage der Gemeinnützigkeit der Unternehmung, speciell eine Anhörung der Gemeinde- und Bezirksvertretungen ist durch das Gesetz nicht vorgeschrieben.

Zu dem ad 3 geltend gemachten Beschwerdepunkte ist aus den Acten zu constatiren, dass nach dem Gutachten der Experten die von der N.-Bahn, beabsichtigte Verlängerung des Stockgeleises als für die Entwicklung eines geregelten Verkehres, für die Beseitigung bestehender Gefahren und für die Entlastung der Bahnstation anlässlich von Militärzügen dringend geboten erklärt worden ist. Nach dieser Qualification des Unternehmens durch die Commision selbst muss die Ausführung der Beschwerde, als ob es sich um eine Anlage nicht der N.-Bahn, sondern um eine Anlage der A.-Zuckerfabrik handeln würde, als mit dem actengemässen Thatbestande nicht übereinstimmend bezeichnet werden. Dass das Geleise im Anschlusse an die Schleppbahn dieser Zuckerfabrik und auch für deren Zwecke und für den durch sie bewirkten Verkehr zu dienen hat, kann den Gegenstand des Unternehmens nicht als ein privates Unternehmen dieser Fabrik qualificiren.

Nr. 60.

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch die Ausfolgung eines Gutes an eine vom Adressaten verschiedene Person entsteht.

(Entscheidung des O. G. H. vom 30. December 1896, Z. 14678, Bestätigung des Urtheiles des O. L. G. Wien vom 8. October 1896, Z. 12809, theilweise Aenderung der Entscheidung des H. G. Wien vom 7. Juli 1896, Z. 210649 ex 1895.)

Die Firma H. S. & Cie. in Sw. hatte der N.-Bahn am 9. September 1890 zwei Kisten Schuhwaaren zur Beförderung an die Firma R. & W. in W. übergeben. Diese letztere

Firma sollte die Sendung wegen des zwischen Oesterreich und Rumänien bestehenden Zollkrieges, nicht direct, sondern über Deutschland nach Rumänien senden. Nachdem jedoch die Firma R. & W. in W. der N.-Bahn kurz vorher angezeigt hatte, dass sie in dem Geschäfte der Firma J. L. aufgegangen sei, wurde die Sendung an die letztgenannte Firma avisirt und auch ausgefolgt. Die letztere Firma sandte nun die Sendung direct nach Rumänien. Wegen des hohen, auf Artikel österreichischer Provenienz gesetzten Zolles, welcher den Werth der Sendung völlig consumirte, verweigerte der Empfänger in S. die Annahme der Sendung, weshalb dieselbe seitens des Zollamtes verkauft wurde, wobei ein kaum die Spesen deckender Verkaufspreis erzielt wurde. Die Firma H. S. & Cie. in Sw., deren Factura infolgedessen unhonorirt blieb, beanspruchte von der N.-Bahn den Betrag von 462 fl. 90 kr. als Ersatz des durch die unrichtige Versendung, beziehungsweise Ablieferung von Waaren zugefügten Schadens zu bezahlen.

Das H. G. in Wien erkannte die geklagte N.-Bahn schuldig, der klagenden Firma den Betrag per 462 fl. 90 kr. abzüglich des Betrages per 422 Francs 10 Centimes zu bezahlen.

Gründe:

Von Seite der Geklagten wird zugegeben, dass die klägerische Firma die in der Klage erwähnten zwei Kisten Schuhwaaren am 9. September 1890 der geklagten Bahngesellschaft zur Beförderung an die Firma R. & W. in W. übergeben hat, und dass die Ausfolgung dieser Sendung in W. an J. L. erfolgte. Nachdem im Frachtbriefe die Firma R. & W. als Empfänger bezeichnet erscheint und eine entgegengesetzte Disposition seitens der klägerischen Firma nicht getroffen wurde, war gemäss Art. 403 H. G. B. die Geklagte verpflichtet, das Frachtgut dem durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger auszuhändigen und ist für den durch die Unterlassung der Ausfolgung des Frachtgutes an R. & W. in W. der klägerischen Firma verursachten Schaden verantwortlich.

Die Berufung der Geklagten auf das Circular, in welchem die Firma R. & W. der N.-Bahn anzeigte, dass ihr Geschäft dem Geschäfte des J. L. einverleibt worden sei, zur Rechtfertigung der Ausfolgung der Waare an J. L., erscheint un-

stichhältig, weil, wenn die als Empfänger im Frachtbriefe bezeichnete Firma zur Zeit der Ankunft der Waare in W. nicht mehr bestand, es Sache der Bahngesellschaft gewesen wäre, die klägerische Firma hiervon zu verständigen und deren Verfügung einzuholen, und der Vorgang, wonach von Seite der Bahn die Ausfolgung an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger ohne Zustimmung des Absenders erfolgte, als ein vertragswidriger Act sich darstellt. Uebrigens geht auch aus einem den Klageacten beiliegenden Schreiben der geklagten Bahn hervor, dass dieselbe noch am 21. November 1890, also nach dem der Klage zugrunde liegenden Frachtgeschäfte, mit der Firma R. & W. geschäftlich verkehrte.

Durch die Unterlassung der Ausfolgung der Waare an R. & W. seitens der Geklagten ist der klägerischen Firma ein Schaden erwachsen, welcher dem Facturenbetrage, respective-Werthe der Waare per 462 fl. 90 kr. abzüglich der durch das Gutachten der Sachverständigen constatirten Zollbeträge, welche bei der Beförderung der Waare via Deutschland erwachsen wären, nämlich 178 Francs 50 Centimes deutsch-österreichischen Zoll und 183 Francs 60 Centimes rumänisch-deutschen Zoll und abzüglich der durch das Gutachten der Sachverständigen erwiesenen Kosten der Naturalisation per 60 Francs gleichkommt, und musste daher die geklagte Bahngesellschaft zur Zahlung dieses Betrages unbedingt verurtheilt werden.

Ueber die Appellation der klägerischen Firma hat das O. L. G. Wien das erstrichterliche Urtheil theils bestätigt, theils abgeändert und erkannte die N.-Bahn schuldig, der klägerischen Firma die eingeklagten 462 fl. 90 kr. zu bezahlen.

Gründe:

Der Appellation der geklagten Firma kann nur in der Richtung stattgegeben werden, dass ihr die geklagte N.-Bahn den vollen Facturenwerth der Schuhwaaren per 462 fl. 90 kr. ohne jeden Abzug zu ersetzen hat. Die Ersatzpflicht der geklagten N.-Bahn ist schon in den Urtheilsgründen der ersten Instanz zutreffend constatirt. Der Schaden, welchen die klagende Firma durch die unberechtigte Ausfolgung des Frachtgutes an J. L. erlitten und welchen die N.-Bahn nach §§ 1295, 1323 und 1324 a. b. G. B. zu ersetzen hat, besteht

in dem vollen Facturenwerthe der Schuhwaaren per 462 fl. 90 kr. ohne jeden Abzug, weil die klagende Firma diesen Betrag, da sie zugestandenermaassen franco Bahnhof H. verkaufte, erhalten hätte, und weil nach Art. 351 H. G. B. der Käufer die Kosten der Abnahme, die Fracht und den Zoll zu tragen gehabt hätte. Es ist also nicht gerechtfertigt, wenn im appellirten Urtheile der N.-Bahn nur die Zahlung des Facturenwerthes per 462 fl. 90 kr. abzüglich der Zölle und Naturalisationskosten per 422 Francs 10 Centimes auferlegt wurde. In dieser Richtung war also die angefochtene Entscheidung abzuändern.

Ueber die Revisionsbeschwerde der N.-Bahn hat der Oberste Gerichtshof das obergerichtliche Urtheil in seinem in Beschwerde gezogenen, die der N.-Bahn auferlegte Zahlung betreffenden abändernden Ausspruche unter Unberührtlassung seines sonstigen Inhaltes zu bestätigen befunden.

Denn wie bereits von den Untergerichten festgestellt wurde, kann die seitens der Bahn erfolgte Ausfolgung der unter der Adresse der Firma R. & W. eingelangten Waaren an J. L. nicht als gerechtfertigt gelten. Der daraus fliessende Entschädigungsanspruch der Klagefirma aber beruht auf dem Umstande, dass sie bei ordnungsmässiger Behandlung der Sendung durch die Bahn nach dem Einlangen der Waare in W. von dem hiesigen Auftraggeber die Bezahlung des Facturenbetrages erlangt hätte, so dass die auf die weitere Gebarung mit der Waarensendung bezüglichen Ausführungen der Revisionsbeschwerde sich der Klagefirma gegenüber nicht als entscheidend erweisen, wobei übrigens zu bemerken ist, dass eine auf der Incorrectheit des damit in Verbindung stehenden Vorganges beruhende Unstatthaftigkeit der Beförderung über Deutschland wohl nicht die augenscheinlich mit Rücksicht auf die hohen Zölle ganz unthunliche directe Expedition nach Rumänien, sondern das Unterbleiben der ganzen Lieferung hätte zur Folge haben müssen, in welchem Falle die den Facturenwerth repräsentirende Waare verfügbar geblieben wäre. Auch der Umstand, dass die Firma S. & Cie. behufs Erlangung der Zahlung sohin gerichtliche Schritte wider J. M. eingeleitet hat, ist für sich allein nicht geeignet, ihren Ersatzanspruch gegen die N.-Bahn hinfällig zu machen, insolange nicht vorliegt, dass diese Schritte wirklich zu ihrer Befriedigung geführt haben.

Entscheidungen ungarischer Gerichte.

Nr. 61.

Die Eisenbahn haftet bei einer Wagenladungssendung für die Gewichtsdifferenz, welche sich in der Abgabsstation gegenüber dem in der Aufgabsstation mittelst einer Brückenwaage festgestellten Gewicht ergiebt, auch dann, wenn die Sendung in der Abgabsstation mit einer Handwaage verwogen wurde.

(Entscheidung der königl. Curie vom 31. Januar 1896, Z. 1733; Bestätigung des Urtheiles der Budapester königl. Tafel vom 26. September 1894, Z. 55579; Abänderung des Urtheiles des Budapester VI. königl. Bezirksgerichtes vom 1. December 1893, Z. 52412.)

Von einer auf der N.-Bahn transportirten Wagenladung Oelkuchen, welche in der Aufgabsstation mittelst einer Brückenwaage abgewogen wurde, zeigte sich bei der Nachwaage in der Abgabsstation mittelst einer Handwaage eine bedeutende Gewichtsdifferenz, wegen deren Entschädigung die genannte Bahn von dem mittelst Cession des Empfängers legitimirten Aufgeber geklagt wurde.

Das Budapester VI. königl. Bezirksgericht hat dieser Klage keine Folge gegeben, weil gemäss § 68, Punkt 8, des Betriebsreglements die Eisenbahn nicht verpflichtet war, die Nachwaage in der Abgabsstation, wo sich keine Brückenwaage vorfindet, vorzunehmen, und die Gewichtsdifferenz aus der verschiedenen Construction der Brücken- und Handwaagen umsomehr erklärlich ist, als der Kläger weder behauptet, noch weniger bewiesen hat, dass diese Differenz durch ein Verschulden des Bahnpersonales entstanden sei; endlich ist gemäss § 64 und 73 des Betriebsreglements nur der Empfänger klageberechtigt.

Die königl. Tafel in Budapest hob dieses Urtheil auf und verurtheilte die geklagte Bahn zur Zahlung des Handelswerthes für die erwähnte Gewichtsdifferenz.

Gründe:

Allerdings ist gemäss den §§ 64 und 73 des Betriebsreglements nach Uebernahme des Frachtbriefes nur der Empfänger als Eigenthümer der Waare und daher nur er allein zu einer diesfälligen Klage berechtigt, doch kann er diese Berechtigung auf wen immer, daher auch auf den Aufgeber übertragen, was hier der Fall ist. Wenn die Bahn über Ansuchen der Partei eine Verwiegung der Sendung vornimmt und darüber einen Wägeschein ausstellt, so kann sie nachträglich nicht die Unzulänglichkeit der Wägevorrichtung einwenden. Aus dem § 68, Punkt 8 des Betriebsreglements erhellt, dass die Bahn bei Wagenladungsgütern die Verwiegung nur dann vornehmen muss, wenn die Wägevorrichtungen in der betreffenden Station ausreichen, anderenfalls die Nachwägung dort zu geschehen hat, wo diese Vorrichtungen vorhanden sind. Hat die Bahn jedoch auch bei unzureichenden Wägevorrichtungen die Nachwägung vorgenommen, so kann sie diese Unzulänglichkeit nicht mehr zu ihrer Befreiung von der Haftpflicht vorschützen. Endlich enthält der citirte Paragraph keine solche Anordnung, dass die Nachwägung mittelst einer Waage gleicher Construction wie bei der ersten Verwiegung geschehen müsse.

Die königl. Curie bestätigte das zweitinstanzliche Urtheil aus dessen Gründen.

Nr. 62.

Das Ausbleiben von einer Tagsatzung infolge eines Verkehrshindernisses auf einer Pferdebahn gilt als durch vis major verursacht, und kann sich die Partei zwecks Rechtfertigung ihres Versäumnisses auf diesen Umstand berufen.

(Entscheidung des Budapester königl. Handels- und Wechselgerichtes vom 8. Februar 1896, Z. 4 *E* ex 1896; Abänderung des Urtheiles des Budapester VI. königl. Bezirksgerichtes vom 13. November 1895, Z. 67697.)

Ein zur bestimmten Tagsatzungsstunde vorgeladener Geklagter hatte sich nachgewiesenermaassen dadurch verspätet, dass die betreffende Linie der Pferdebahn umgepflastert und er dadurch am rechtzeitigen Erscheinen vor Gericht verhindert wurde. Die von ihm angesuchte Aufhebung des Contumacialurtheiles wurde von der Erkenntnissinstanz mit der

Motivirung abgewiesen, dass ein Verkehrshinderniss auf der Pferdebahn keine vis major und somit keine Ausbleibensrechtfertigung bildet. Das Handels- und Wechselgericht als Appellsenat liess dagegen diese Rechtfertigung mit der Begründung zu, dass die Pferdebahn bei ihrem regelmässigen Betriebe ein solch gewöhnliches Verkehrsmittel in Städten bilde, dessen sich der Recurrent im Hinblicke auf das rechtzeitige Eintreffen zur Tagfahrt bedienen konnte, ohne im voraus erwägen oder gar befürchten zu müssen, dass er daran durch eine Strassenpflasterung verhindert werden könne. Das Contumacialurtheil sei daher aufzuheben und eine neue Tagfahrt anzuberaumen.

Nr. 63.

Die im § 398 ungar. H. G. B. aufgestellte Rechtsvermuthung, dass der Frachtführer und somit auch die Bahnanstalt für Schäden haftet, welche an einem anstandslos zum Transporte übernommenen Gute entstehen, hat auch dann zu gelten, wenn das Gut bei der Uebernahme nicht untersucht worden ist und von der Partei der Beweis nicht erbracht wird, dass das Gut unbeschädigt zur Aufgabe gebracht worden ist, es wäre denn, dass die Bahnanstalt der Partei das Auf- und Abladen des Gutes auf deren Gefahr frachtvertragsmässig überlassen hat.

(Entscheidung der Budapester königl. Gerichtstafel vom 14. Februar 1896, Z. III G. 61; Bestätigung des Urtheiles des Budapester königl. Gerichtshofes vom 16. October 1895, Z. 359, D; Abänderung des Erkenntnisses des Budapester VI. königl. Bezirksgerichtes vom 20. April 1895, Z. 24623.)

Die Firma W. Ph. N. & Cie. in B. hatte der N.-Bahn am 20. October 1890 eine aus 92 Stück gusseisernen Maschinentheilen bestehende Sendung zur Beförderung an die Adresse des Georg N. in V. übergeben. Während des Transportes musste die Sendung wegen Heisslaufens des Wagen in der Station F. durch die Organe der Eisenbahn umgeladen werden. In der Station V. angelangt, übernahm Georg N. die Sendung gegen Berichtigung der darauf haftenden Gebühren, entlud 43 Stück derselben aus dem Wagen, und sandte die restlichen 49 Stücke, ohne weitere Umladung im selben Wagen mit einem neuen Frachtbriefe im Namen der Firma W. Ph. N. & Cie. an Josef K. in M. Dort angelangt, zeigte sich, dass ein Theil der Sendung infolge Bruches Schaden genommen hatte, worauf die Firma W. Ph. N. & Cie. die N.-Bahn auf Ersatz des mit 385 fl. bewertheten Schadens klagte.

Das Budapester VI. königl. Bezirksgericht verurtheilte die geklagte Bahnverwaltung zum Ersatze des gerichtlich auf 323 fl. 50 kr. herabgeminderten Werthes der zerbrochenen Eisenwaaren und wies die Klägerin mit ihren Mehransprüchen ab.

Gründe:

Im Laufe der Verhandlung wurde bewiesen, dass die in Rede stehende, der geklagten Bahnanstalt seitens der Klägerin mittelst Frachtbriefes übergebene Sendung von der Geklagten anstandslos übernommen worden ist. Es spricht daher die rechtliche Vermuthung dafür, dass die Sendung bei der Aufgabe fehlerlos gewesen und der an derselben sich zeigende Schaden während des Transportes auf der Eisenbahn entstanden ist.

Dieser Annahme gegenüber wäre es gemäss § 398 H. G. B., dessen Bestimmungen die Eisenbahnen laut § 424 leg. cit. zu ihrem Vortheile nicht abändern dürfen, Sache der Bahnanstalt gewesen, zu beweisen, dass der Schaden durch vis major, oder durch die natürliche Beschaffenheit der Waare verursacht worden sei.

Dieser Beweis ist aber der Geklagten nicht gelungen, da nach Aussage der hierüber einvernommenen Zeugen nachgewiesen wurde, dass die Sendung auch noch gelegentlich des Ausladens in der Station F. unbeschädigt gefunden wurde.

Mit Rücksicht darauf nun, dass das Heisslaufen des Wagens vermuthlich infolge schuldbaren Vorgehens der Eisenbahnorgane eingetreten ist, und die dadurch nothwendig gewordene Umladung durch die Organe der Eisenbahn besorgt wurde, mit Rücksicht darauf, dass nach dem Gutachten des einvernommenen Sachverständigen, die Beschädigung der Sendung eine Folge der fehlerhaften Einladung ist, mit Rücksicht darauf, dass das von der Geklagten vorgelegte Thatbestandsprotokoll als wahrscheinliche Ursache des Bruches das eigene Gewicht der Sendung angiebt, welche diese Wirkung aber nur infolge des durch die Organe der Eisenbahn besorgten Einladens äussern konnte, ferner mit Rücksicht darauf, dass es nach Angabe des Sachverständigen in den Eisengiessereien allgemeiner Brauch ist, Eisengusswaaren einer sogenannten Wasserprobe zu unterziehen, bei welcher nothwendigerweise Fehler oder Brüche erkannt werden müssen, sowie endlich mit Rücksicht darauf, dass die Versendung der

in Rede stehenden Waaren immer in unverpacktem Zustande zu erfolgen pflegt, musste die Geklagte im Hinblicke auf die §§ 398, 424 und 425, letzter Absatz H. G. B., und gemäss § 67 des zur Zeit des eingetretenen Schadens geltend gewesenen Betriebsreglements in den Ersatz des von den Sachverständigen festgestellten Schadens verurtheilt werden.

Gelegentlich der über Appellation beider Theile stattgehabten Appellationsverhandlung constatirte der Budapester königl. Gerichtshof, dass das Gericht erster Instanz auf den Thatbestand der Klage nicht genügend eingegangen sei, nachdem dasselbe auf den bereits damals sichergestellten, wichtigen Umstand, dass der erste Empfänger Georg N. von der am 20. October 1890 unter dessen Adresse eingelangten Sendung auslud und die restlichen 49 Stücke ohne weitere Umladung im selben Wagen unter der Adresse des Josef K. in M. weitersandte, keine Rücksicht genommen habe. Ueberdies sei auch die Thatsache unberücksichtigt geblieben, dass die Beschädigung der Sendung erst gelegentlich ihres Eintreffens in M. festgestellt wurde.

In der Appellationseinrede selbst machte die Geklagte geltend, dass die Haftung der Bahnverwaltung aus dem mit der Firma W. Ph. N. & Cie. abgeschlossenen Frachtvertrage über die Beförderung einer Sendung Maschinentheile von B. nach V., gemäss § 410, Abs. 1 H. G. B., und gemäss § 64, Abs. 4 B. R., mit der Ablieferung des Gutes in V. gänzlich aufgehört habe.

Wenn daher die Sendung bei der Umladung in F. oder zufolge des theilweisen Ausladens in V. auch irgendwie beschädigt worden wäre, so könne die Eisenbahn hiefür zum Schadenersatze nicht verpflichtet werden, weil der Adressat Georg N. die aus 92 Stücken bestehende Sendung gegen Bezahlung der Fracht ohne Einwand übernommen habe, und weil der Bruch bei einer unverpackten Waare keinen verborgenen Fehler im Sinne des § 410, Abs. 2 H. G. B., bilde. Angesichts dieser Einwendungen hat die klagende Firma ihren vor dem Gerichte erster Instanz eingenommenen Standpunkt verlassen, und nunmehr ihren Entschädigungsanspruch auf den in V. abgeschlossenen neuen Frachtvertrag gestützt und behauptet, dass der Schaden während des Transportes von V. nach M. entstanden sei.

Das Appellationsgericht hat das erstrichterliche Urtheil aufgehoben und die Klage gänzlich abgewiesen.

Gründe:

Die Berufung der Klägerin auf § 398 des H. G. B., wonach der Frachtführer für den Schaden verantwortlich ist, welchen die Sendung vom Momente der Uebernahme bis zur Ablieferung an den Empfänger erleidet, ist keine stichhältige, nachdem der Umstand nicht strittig ist, dass Georg N. die in V. zur Weitersendung aufgegebenen Waaren so in den Waggon einlagerte, dass die Eisenbahnorgane dieselben nicht untersuchen konnten und thatsächlich auch nicht untersucht haben, und die Klägerin sich nur dann mit Erfolg auf den Art. 398 des H. G. B. berufen könnte, wenn sie beweisen würde, dass die Sendung bei der Aufgabe in V. unbeschädigt war. Diesen Beweis hat die Partei aber gar nicht versucht, und konnte denselben auch gar nicht anbieten, weil Georg N., wie Klägerin selbst zugiebt, die aufgegebenen Waaren nicht untersucht hat. Nachdem weiters Georg N. nach Auslösung des Frachtbriefes in V. sich zugegebenermaassen mit seinen Leuten in den Waggon begeben, aus der Sendung 43 Stücke ausgewählt und ausgeladen, und somit mit der Sendung manipulirt hat, und man aus einem Waggon nicht einen Theil der darin verladenen Sendung herausnehmen kann, ohne den übrigen Theil der Ladung zu berühren, und ohne deren Gefüge zu lockern, so liegt die Möglichkeit nahe, dass die zurückgebliebenen Gegenstände durch sich selbst Schaden erlitten, und konnte sonach auf die Aussage des von der Geklagten angebotenen Zeugen Georg N., er habe gelegentlich der in V. vorgenommenen Ausladung den im Wagen verbliebenen Rest der Sendung nicht berührt, keine Rücksicht genommen werden. Ueberdies musste dieser Zeuge als befangen angesehen werden, da er einerseits gleichzeitig als Empfänger und Absender erscheint und andererseits die Klägerin den Process aus dessen Rechte führt.

Dass die Bahnanstalt für die Beschädigung der Sendung nicht verantwortlich ist, ergiebt sich aber auch daraus, dass — wie die Parteien es auch selbst zugegeben haben — nach dem Gutachten des vom Gerichte erster Instanz einvernommenen Sachverständigen die Beschädigung der Sendung eine Folge der an derselben in V. vorgenommenen Manipulation sein konnte, und die Klägerin eine von der Eisenbahn, beziehungsweise von deren Leuten zu vertretende Schuld nicht nachgewiesen hat und das Heisslaufen des Wagens ein solches

Verschulden nicht begründet, da das Heisslaufen, abgesehen davon, dass ein solches Vorkommniss bei einem regen Verkehre unausweichlich ist, in der Station F., also vor Eintreffen der Sendung in der Station V. stattgefunden hat.

Nachdem aber die Klägerin einerseits selbst behauptet, dass die Waaren in V. unbeschädigt angelangt sind, und andererseits aus dem in V. abgeschlossenen, neuen Frachtvertrage, wie zuvor ausgeführt, ein Schadenersatz nicht angesprochen werden konnte, musste dieselbe mit ihren Ansprüchen abgewiesen werden.

Das von der Klägerin eingebrachte Superrevisionsgesuch wurde von der königl. Gerichtstafel abgewiesen.

Gründe:

Die von dem Appellationsgerichte festgestellten Thatsachen, betreffend die Uebernahme des Gutes in V. durch den Adressaten Georg N., die von demselben anlässlich der Weitersendung eines Theiles der Sendung an dem Gute vorgenommene Manipulation, die möglicherweise Ursache der Beschädigung sein konnte und wofür der Gegenbeweis nicht erbracht worden ist, sind nach § 197 Summarverfahren auch im Superrevisionsverfahren maassgebend, da bei Ermittlung dieser Thatsachen seitens des Appellationsgerichtes keine Rechtsnorm verletzt wurde, und diese Thatsachen theils durch Parteigeständniss, theils durch causale Schlussfolgerungen aus demselben, theils auf Grund des Sachverständigengutachtens, somit im Wege der freien Beweiswürdigung im Sinne des § 64 Summarverfahren festgestellt worden sind, und das Ergebniss der richterlichen Erwägung zum Gegenstande einer Superrevision nicht gemacht werden kann. In der Ablehnung der Einvernahme des von der Klagsseite angebotenen Zeugen Georg N. ist ebenfalls keine Rechtsverletzung gelegen, da der Umstand, ob zur Feststellung einer Thatsache die Einvernahme eines angebotenen Zeugen nothwendig sei und ob der Zeuge als befangen abzulehnen sei, ebenfalls einen Bestandtheil des dem Richter zustehenden Rechtes der freien Beweiswürdigung bildet.

Da sich weiters auch keine Anhaltspunkte dafür ergeben haben, dass die während des Transportes der Sendung von V. nach M. eingetretene Beschädigung auf ein Verschulden der Bahnanstalt zurückzuführen ist, so hat das Appellationsgericht auch dadurch keine Rechtsnorm verletzt, dass

es nichts unternahm, um ein etwaiges Verschulden der Bahnanstalt nach dieser Richtung hin festzustellen.

Nachdem sich aber weiters die Eisenbahn nach § 425, Punkt 3 H. G. B. ausbedingen kann, dass sie bei solchen Gütern, deren Auf- und Abladung die Partei besorgt, keine Haftung für etwa dadurch entstandene Schäden übernimmt, und zufolge des letzten Absatzes des citirten § 425 H. G. B. der in einem solchen Falle entstandene Schaden bis zum Beweise des Gegentheiles als aus dieser Gefahr entstanden anzusehen ist, und nachdem es ferner nicht streitig ist, dass laut § 67, Absatz 5 des für den concreten Frachtvertrag maassgebenden Betriebsreglements die zuvor besprochene Befreiung der Bahnanstalt von der Haftpflicht im vorliegenden Falle einzutreten hatte, und die Klägerin somit auf Grund des in V. abgeschlossenen neuen Frachtvertrages einen Schadenersatz nicht beanspruchen kann, so hat das Appellationsgericht auch die im § 425 H. G. B. enthaltene materielle Rechtsnorm insofern richtig angewendet, als sie die Klägerin mit ihrer Entschädigungsforderung abgewiesen hat.

Wenn nun auch die Argumentation des Appellationsgerichtes, dass die auf § 398 H. G. B. beruhende Haftpflicht der Bahnanstalt hier nicht anwendbar sei, weil die Bahnorgane die Sendung gelegentlich ihrer neuerlichen Aufgabe in V. nicht untersucht haben und die Klägerin den Umstand nicht bewiesen hat, dass sie die Sendung in unbeschädigtem Zustande zur Aufgabe gebracht habe, nicht stichhältig ist, weil die im § 398 H. G. B. enthaltene Rechtsvermuthung bei der anstandslosen Uebernahme der Sendung durch den Verfrächter sofort wirksam wird, und daher der Verfrächter zu beweisen gehabt hätte, dass die Sendung im Augenblicke der Uebernahme fehlerhaft gewesen sei, so musste dennoch, da dieser Umstand für die Entscheidung des Processes nicht wesentlich ist, und der in erster Linie maassgebende § 425 H. G. B. richtig angewendet wurde, und somit bei Erledigung dieses Processes die in den §§ 398, 410 und 424 H. G. B. enthaltenen Rechtsnormen nicht verletzt worden sind, und auch die Rechtsnorm nicht verletzt erscheint, dass die durch das Gesetz und das Betriebsreglement zugelassene vertragsmässige Vereinbarung die contrahirenden Parteien verpflichten, und somit seitens des Appellationsgerichtes weder eine materielle Rechtsnorm, noch eine wesentliche Verfahrensvorschrift verletzt worden ist, das Superrevisionsgesuch abgewiesen werden.

Nr. 64.

Die sicherstellungsweise Execution gegen eine Localbahn durch Vormerkung im Centralgrundbuche für Eisenbahnen ist zulässig.

(Entscheidung der Budapester königl. Tafel vom 18. Februar 1896, Z. 81; Abänderung der Entscheidung des Budapester königl. G. H. vom 16. Mai 1895, Z. 211; Bestätigung der Entscheidung des Budapester königl. Handels- und Wechselgerichtes vom 16. April 1895, Z. 31147.)

Die Firma N. & Co. klagte die Actiengesellschaft der Localbahn W.-G. auf Zahlung von 68.127 fl. und 60.000 fl. sammt Nebengebühren. Das Budapester königl. Handels- und Wechselgericht erkannte auf die sicherstellungsweise Execution der eingeklagten Summe sammt Zinsen und Gerichtskosten auf die genannte Localbahn sammt deren Flügellinie O.-Szt.-J. und auf die der Actiengesellschaft zukommenden Nutzniessungen aus diesen beiden Linien.

Der Requisition dieses Gerichtes um Vormerkung der Execution gab der Budapester königl. G H. als Centralgrund buchbehörde mit Berufung auf den Gesetzartikel LXI ex 1881, betreffend die Modification des Gesetzartikels I ex 1868, über die Einrichtung des Centralgrundbuches für Eisenbahnen. keine Folge, weil es sich hierzu nicht für competent hielt.

Die königl. Tafel in Budapest wies sodann das Handels- und Wechselgericht an, die pfandrechtliche Pränotation der klägerischen Forderungen selbst anzuordnen, und das Centralgrundbuch um dieselbe zu ersuchen, welcher diesem Ansuchen zu entsprechen habe, weil weder nach den Bestimmungen des Gesetzartikel LX ex 1881 (Executionsordnung), noch nach der Einlage der genannten Localbahnlinien im Centralgrundbuche sich ein Hinderniss gegen diese Vornahme ergiebt, und es Sache der klägerischen Firma ist, diese Vormerkung innerhalb der gesetzlichen Frist bei sonstiger Löschung zu rechtfertigen.

Nr. 65

Ansprüche auf Rückerstattung solcher Mehrfrachtgebühren, welche vor dem I. Januar 1893 entstanden waren, sind gemäss § 61 des B. R. vom 10. December 1892 als verjährt anzusehen und können daher nicht mehr geltend gemacht werden.

(Entscheidung der königl. Curie vom 21. Februar 1896, Z. 746 V ex 1895; Bestätigung der Entscheidung des Budapester königl. G. H. vom 20. Februar 1895, Z. 4819 ex 1894; Abänderung des Urtheiles des Budapester VI. königl. Bezirksgerichtes vom 11. October 1894, Z. 54249.)

Die königl. ungarischen Staatsbahnen wurden wegen Rückerstattung einer vor dem 1. Januar 1893 bezahlten Mehrfracht im Laufe des Jahres 1894 geklagt und von der ersten Instanz hierzu aus dem Grunde verurtheilt, weil zur Zeit der actio nata die in Ungarn allgemeine gesetzliche Verjährungsdauer von 32 Jahren auch für Forderungen aus dem Eisenbahnbetriebe Geltung hatte, dann weil das Berner internationale Uebereinkommen gemäss Gesetzartikel XXV ex 1892, auf welchem das neue Betriebsreglement, somit auch dessen die Verjährung auf 1 Jahr einschränkender § 61, Punkt 4, beruht, nicht zurückwirken kann.

Die königl. Tafel in Budapest hob dieses Urtheil auf und wies den Kläger mit seinem Anspruche ab.

Gründe:

Es ist allerdings richtig, dass weder der vom Gerichte erster Instanz citirte Gesetzartikel XXV ex 1892, noch der darin bezogene § 61, Abs. 4 des B. R. eine Präclusivfrist für die Geltendmachung der vor dessen Inslebentreten entstandenen Forderungen aus dem Frachtgeschäfte der Eisenbahnen vorgeschrieben hat; indessen wurde aber die Regierung bei der Schaffung des erwähnten Gesetzartikels ermächtigt, in dem darnach zu erlassenden Betriebsreglement auch solche Aenderungen vorzunehmen, welche den Bestimmungen des Handelsgesetzes entgegenstehen.

Eine solche Aenderung ist nun die einjährige Verjährungsfrist, welche auf alle vor dem Jahre 1893 aus dem Frachtgeschäfte der Eisenbahnen entstandenen Forderungen Anwendung finden muss, weil die jeweiligen Bestimmungen über die Verjährung sich nicht als Rechte darstellen, welche erworben und nicht durch spätere Bestimmungen aufgehoben werden können.

Der frühere diesfällige Rechtszustand verlangt nämlich nur, dass die unter der Herrschaft der längeren Verjährungsfrist begonnene Verjährung nicht mit dem gesetzlichen Eintritte der kürzeren Verjährung als beendet anzusehen sei, wenn auch diese Forderung nach der neuen Gesetzesbestimmung schon verjährt wäre, daher diese kürzere Verjährungszeit auch für die früheren Forderungen in der ganzen Dauer zu laufen hat.

Nachdem aber der klägerische Anspruch erst im Jahre 1894 geltend gemacht wurde, so musste derselbe abgewiesen werden.

Die königl. Curie hat dieses Urtheil aus dessen Motiven vollinhaltlich bestätigt.

Nr. 66.

Eisenbahnbedienstete, welche durch Verletzung einer ihnen obliegenden Dienstpflicht auf einem Eisenbahnzuge oder in dessen Nähe befindliche Personen oder Sachen der Gefahr einer Verletzung oder Beschädigung durch die Eisenbahn aussetzen, sind gemäss § 438 des ungar. Str. G. mit Gefängniss von zwei bis fünf Jahren zu bestrafen.

(Entscheidung der königl. Curie vom 12. März 1896, Z. 2124; Abänderung der Urtheile der Budapester königl. Tafel vom 13. November 1894, Z. 6058, und des Budapester königl. G. H. vom 13. April 1894, Z. 19519.)

Ein bei einer mit Dampf betriebenen Strasseneisenbahn angestellter Bremser hatte durch seine Nachlässigkeit die schwere körperliche Beschädigung mehrerer Personen verursacht. Wegen dieses Vergehens wurde er von der ersten Instanz nur mit Rücksicht darauf zu 3 Monaten Gefängniss und 10 fl. Geldstrafe verurtheilt, dass auf seine strafbare Handlung nicht nur die in der obigen Ueberschrift citirte Gesetzesbestimmung, sondern auch die des § 310, Punkt 2, Str. G. anwendbar ist, wonach eine durch Unkenntniss oder Nachlässigkeit verursachte körperliche Beschädigung mit Gefängniss bis zu 1 Jahre und einer Geldbusse bis zu 500 fl. bestraft wird, und solche Milderungsumstände obwaltete, welche die Anwendung des § 82 (ausserordentliche Milderung) rechtfertigten.

Die königl. Tafel in Budapest fand keinen anderen Milderungsgrund, als die Unbescholtenheit des Angeklagten, dagegen nahm dieselbe als erschwerend an, dass die beiden citirten Paragraphe auf sein Verschulden anwendbar sind, und erhöhte daher seine Strafe auf 2 Jahre 6 Monate Gefängniss.

Die königl. Curie hat unter Abänderung beider Urtheile die Strafe auf 9 Monate herabgesetzt, in welche auch die Zeit der Untersuchungshaft einzurechnen ist.

Gründe:

Bei der Schaffung des § 438 des ungar. Str. G. wurde auf die Gefährlichkeit der mit Dampf betriebenen Eisenbahnen, und insbesondere darauf Rücksicht genommen, dass der Bremser mit der grösstmöglichen Pünktlichkeit und Instructionsmässigkeit seinen Dienst versehe, sowie auch darauf, dass das Bahnpersonal auf die verschiedenen Signale und den Bahn-

körper sein stetes Augenmerk zu richten habe. Verstösse gegen diese Vorschriften sind mit Recht strenger zu ahnden.

Die Entschuldigung des Angeklagten, dass sein Verhalten bei einer Strasseneisenbahn vollkommen genügend gewesen sei, war deshalb nicht zu berücksichtigen, weil das ihm zur Last gelegte Verschulden zwar auf einer Strasseneisenbahn, aber nicht auf einer Pferdebahn eingetreten ist, wo nämlich die Gefahr weit geringer und die Aufmerksamkeit des Bremsers, respective des Kutschers auch durch anderweitige Verhältnisse des nicht abgeschlossenen Bahnkörpers in Anspruch genommen wird; es ist daher auf den Angeklagten zwar der § 438 Str. G. anzuwenden, jedoch war mit Rücksicht auf die zahlreichen Milderungsumstände, welche im zugute kamen (welche im Urtheile speciell angeführt sind), seine Strafe herabzusetzen.

Nr. 67.

Die im § 61 des B. R. vom 10. December 1892 festgesetzte einjährige Frist für die Geltendmachung von Rückersatzansprüchen wegen zu viel bezahlter Fracht ist nicht ein Präclusivtermin, sondern eine Verjährungsfrist. Auch solche Ansprüche, welche noch vor dem Inslebentreten des neuen Betriebsreglements entstanden sind, unterliegen dieser Verjährung, und beginnt in diesem Falle der Lauf derselben mit dem Zeitpunkte des Eintrittes der Wirksamkeit des neuen Betriebsreglements. Eine aussergerichtliche Reclamation der Partei bewirkt keine Unterbrechung der Verjährung.

(Entscheidung der königl. Curie vom 23. April 1896, Z. *I. G.* 7; Bestätigung der Erkenntnisse des Budapester königl. Handels- und Wechselgerichtes vom 24. December 1896, Z. 628, und des Budapester VI. königl. Bezirksgerichtes vom 5. October 1895, Z. 58333.)

Alois D. klagte die N.-Bahn aus dem Titel Rückvergütung zu viel bezahlter Fracht auf Ersatz von 411 fl. 72 kr. und 391 fl. 28 kr. Das Budapester VI. königl. Bezirksgericht wies den Kläger wegen Verjährung seiner Forderung ab, indem es die Anschauung vertrat, dass nach der allgemeinen Rechtspraxis die Verjährung nur durch die Einbringung der Klage und nicht, wie dies im vorliegenden Falle geltend gemacht wird, durch ein vor Ablauf der Verjährungsfrist bei der Bahnanstalt überreichtes Gesuch um Rückersatz zu viel bezahlter Fracht. unterbrochen werde.

Das Budapester Handels- und Wechselgericht bestätigte das Urtheil des Gerichtes erster Instanz mit dem Beifügen. dass die vom Kläger vor der Appellationsinstanz vorgebrachte

Einwendung, dass die Bahnanstalt gemäss § 61, Abs. 4 des B. R. vom Jahre 1892 verpflichtet gewesen wäre, ihn von dem bezahlten Mehrbetrage in Kenntniss zu setzen, und somit die Verjährung nur vom Zeitpunkte dieser, im Uebrigen seitens der Bahnanstalt unterlassenen Verständigung beginnen könne, aus dem Grunde nicht stichhältig sei, weil gemäss § 61, Abs. 4 B. R. der aus der unrichtigen Berechnung der Frachtgebühr entstehende Anspruch von der bezüglichen Verständigung nicht abhängig ist, und demnach die Verständigung der Partei keine Bedingung für die Geltendmachung des Rechtes bildet.

Das vom Kläger überreichte Superrevisionsgesuch wurde seitens der königl. Curie abgewiesen.

Gründe:

Die Einwendung des Klägers, dass in der Anwendung der durch das Betriebsreglement vom 1. Januar 1893 aufgestellten kürzeren Verjährungsfrist, auf Ansprüche, welche vor Inkrafttreten des genannten Reglements entstanden sind, eine Rechtswidrigkeit liege, ist nicht zutreffend, da von einer rückwirkenden Kraft eines Gesetzes überhaupt nur dann die Rede sein könne, wenn dasselbe solche Rechte berührt, welche während der Dauer des früheren Gesetzes bereits erworben wurden und bestanden haben.

Aus dem Gesichtspunkte der Rechtsinstitution der Verjährung kann aber vor dem Verlaufe der Verjährungsdauer der Fall einer Rechtserwerbung nicht eintreten, und da überdies auch kein Recht zur Verjährung besteht und demnach das die Verjährungsdauer von dem früheren Gesetze abweichend regelnde neuere Gesetz bereits erworbene Rechte nicht berühren kann, so kann auch hierbei von der Anwendung des Rechtsprincipes, dass das Gesetz eine rückwirkende Kraft nicht besitze, gar nicht die Rede sein. Insofern aber weiters das neue Gesetz eine kürzere Verjährungsfrist aufstellt, ist der Einfluss dieser vom früheren Rechte abweichenden Bestimmung auf die Klagbarkeit der noch während der Dauer des früheren Rechtes entstandenen, aber erst nach dem Inslebentreten des neuen Gesetzes geltend gemachten Ansprüche dahin festzustellen, dass die kürzere Verjährungsfrist des neuen Gesetzes während der Dauer des späteren Gesetzes für abgeschlossen nicht angesehen werden kann, sondern dass dieselbe erst von dem Tage des Inslebentreten

des neuen Gesetzes beginnt und von da an gerechnet weiterläuft. Diese Rechtsanschauung findet auch in der auf die Uebergangsverfügungen bezughabenden Bestimmung des Handelsgesetzes Ausdruck, weil aus der im § 564 des H. G. enthaltenen Verfügung, dass die auf die Verjährung bezughabenden Bestimmungen desselben in dem Falle keine Anwendung finden, wenn zur Beendigung der bereits begonnenen Verjährung das frühere Gesetz eine kürzere Verjährungsfrist feststellt, und somit ex contrario folgt, dass die auf die Verjährung bezughabenden Verfügungen des Handelsgesetzes nur dann Anwendung finden, wenn nach dem früheren Gesetze die Verjährungsfrist eine längere gewesen ist. Auch das Appellationsgericht ist von dieser Auffassung ausgegangen, als es die vom Inkrafttreten des neuen, auf Grund Gesetzartikel XXV ex 1892 erlassenen Betriebsreglements gerechnete kürzere Verjährungsfrist für anwendbar erklärt hat, und ist demgemäss in dieser Richtung keine materielle Rechtsnorm verletzt worden.

In zweiter Reihe führt der Kläger in der Beschwerde an, dass, nachdem die Eisenbahn über die bei der Feststellung der Frachtgebühr vorgekommenen Rechnungsfehler den Berechtigten gemäss § 61, Abs. 4 des B. R., zu verständigen hat, auf die hieraus entstehenden Ansprüche auch die einjährige Verjährungsfrist nur unter der Bedingung der Verständigung angewendet werden könne.

Aber auch dieser Beschwerdepunkt ist nicht stichhältig, weil in diesem Paragraphen des Betriebsreglements die aus der unrichtigen Berechnung der Frachtgebühr entstehenden Ansprüche von der diesbezüglichen Verständigung nicht abhängig gemacht sind, und demnach die Verständigung die Bedingung für die Geltendmachung des Rechtes nicht bilden kann; überdies bestimmt auch § 61, Abs. 4 des B. R., dass derartige Ansprüche nach einem Jahre, von dem Tage der Zahlungsleistung an gerechnet, nicht mehr geltend gemacht werden können.

Wenn nun auch der Kläger bezüglich des letzteren Punktes einwendet, dass, da der bezogene Paragraph rücksichtlich des Verbotes der Geltendmachung der Ansprüche nach einem Jahre eine Verfügung enthält, diese Verfügung aber eigentlich nicht die Verjährung regelt, sondern bloss einen Präclusivtermin zur Geltendmachung derselben anberaumt, so ist auch dieses Argument nicht zutreffend, weil gerade

aus dieser Erklärung, dass die Ansprüche nach einem Jahre nicht geltend gemacht werden können, folgt, dass dieselben, wenn sie nicht unter einem Jahre geltend gemacht werden, auch verjähren. Würde aber auch die einjährige Frist den Präclusivtermin zur Geltendmachung der Ansprüche bilden, so kann auch in diesem Falle, weil sich dies auch auf das Klagerecht bezieht, die genannte Bestimmung zur Unterstützung des Vertheidigungsstandpunktes des Klägers nicht dienen.

Wenn nun der Kläger weiters einwendet, dass die Anschauung des Appellgerichtes, wonach nur die Einleitung der Klage zur Unterbrechung der Verjährung geeignet wäre, unrichtig ist, da doch laut Punkt 3 des § 73 des B. R. Ansprüche auch im Wege der Reclamation aussergerichtlich geltend gemacht werden können, der Kläger aber laut des Thatbestandes des Appellgerichtes seine Reclamation innerhalb der einjährigen Verjährungsfrist vorgebracht und hierdurch also die Verjährung unterbrochen habe, so muss diesbezüglich bemerkt werden, dass nach der gerichtlichen Praxis bloss die Anhängigmachung der Klage oder die erfolgte Anerkennung des Anspruches durch den Verpflichteten die Verjährung unterbricht, und die zwischen den Parteien zur Ordnung ihrer Ansprüche gepflogenen Verhandlungen die Verjährung noch nicht unterbrechen. Für das Gegentheil kann auch aus der Verfügung des Absatzes 3 des § 73 des B. R. keine Folgerung gezogen werden, weil daraus, dass laut dieses Paragraphen die Ansprüche im Wege der Reclamation geordnet werden können, gerade das folgt, dass die Reclamation bei der Geltendmachung der Ansprüche vor dem Gerichte zur Unterbrechung der Verjährung nicht genügend ist.

Nr. 68.

Auf Sendungen aus Ungarn nach einem Staate, in welchem das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr nicht gilt, findet der § 61 des B. R. ebenfalls Anwendung.

(Entscheidung des Budapester königl. Handels- und Wechselgerichtes vom 20. Juli 1896, Z. 325; Abänderung des Urtheiles des Budapester VI. königl. Bezirksgerichtes vom 1. April 1896, Z. 25230.)

Am 2. Mai 1893 wurden in der Station B. der N.-Bahnen drei Pferde nach S. (Türkei) aufgegeben und die dafür angerechnete Gebühr bei der Aufgabe gezahlt. Es stellte sich

aber später heraus, dass der Bahnbeamte um 331 Francs 85 Centimes zu wenig angerechnet hatte, weshalb der Aufgeber, nach längeren fruchtlosen Correspondenzen mit ihm und den Adressaten, wegen Ersatz dieses Betrages von der Direction der N.-Bahnen am 21. December 1895 geklagt wurde. Das Gericht erster Instanz verurtheilte den Geklagten in den Ersatz des eingeklagten Betrages.

Ueber Appellation des Geklagten wurde die Bahndirection abgewiesen.

Gründe:

Die vom Geklagten eingewendete und von der ersten Instanz unberücksichtigt gebliebene einjährige Verjährung des klägerischen Anspruches muss im vorliegenden Falle beachtet, und daher der erst nach länger als einem Jahre erhobene Entschädigungsanspruch unbedingt abgewiesen werden. Die klägerische Bahndirection hat zwar dagegen geltend gemacht, dass, nachdem die Türkei dem Berner internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr nicht beigetreten ist, diesbezüglich die im § 61, Punkt 4 des neuen B. R. vorgesehene Verjährungsfrist keine Geltung habe, sohin die gewöhnliche Verjährung von 32 Jahren nach dem ungarischen Privatrechte gelte.

Dem entgegen wird aber vom Geklagten mit Recht darauf verwiesen, dass nach dem Stande der gegenwärtigen ungarischen Gesetzgebung im internationalen Eisenbahnverkehre überhaupt das Berner Uebereinkommen und somit auch § 61, Punkt 4 des B. R., in Ungarn volle Geltung habe, ohne Rücksicht darauf, ob das betreffende Ausland diesem Uebereinkommen beigetreten sei oder nicht. Gemäss dem Gesetzartikel XXV ex 1892 wurde nämlich die ungarische Regierung im Allgemeinen ermächtigt, das Betriebsreglement nach den Bestimmungen des Berner Uebereinkommens auch in jenen Vorschriften abzuändern, welche vom Handelsgesetze abweichen; dies ist durch das neue Betriebsreglement, somit auch rücksichtlich der Verjährungsfrist geschehen, und ist in der Einführungsverordnung zu diesem Reglement keinen Vorbehalt statuirt, dass dasselbe nur bezüglich jener ausländischen Staaten gelte, welche dem mehrerwähnten Uebereinkommen beigetreten sind. Daher bildet dasselbe, respective das Betriebsreglement eine Ergänzung des ungarischen Handelsgesetzes.

Register.

I. Chronologisches Register der Judicate.

A. Oesterreichische Judicate.

O. G. H.	3. Januar	1896, Z. 15053 ex 1895	Nr. 2,	Seite	5
V. G. H.	3. „	1896, „ 41	„ 1,	„	3
O. G. H.	7. „	1896, „ 19	„ 4,	„	8
V. G. H.	7. „	1896, „ 113	„ 3,	„	7
O. G. H.	8. „	1896, „ 35	„ 5,	„	12
O. G. H.	9. „	1896, „ 15410 . .	„ 6,	„	18
V. G. H.	13. „	1896, „ 2253 ex 1895	„ 7,	„	22
O. G. H.	14. „	1896, „ 455/8 . . .	„ 9,	„	26
V. G. H.	14. „	1896, „ 152	„ 8,	„	23
O. G. H.	26. „	1896, „ 14577 . . .	„ 10,	„	27
O. G. H.	11. Februar	1896, „ 14580 ex 1895	„ 11,	„	31
O. G. H.	18. „	1896, „ 1782	„ 12,	„	34
O. G. H.	26. „	1896, „ 1666	„ 13,	„	43
V. G. H.	28. „	1896, „ 1251	„ 14,	„	47
O. G. H.	4. März	1896, „ 2303	„ 15,	„	51
V. G. H.	20. „	1896, „ 1280	„ 16,	„	53
V. G. H.	20. „	1896, „ 1791	„ 17,	„	60
O. G. H.	24. „	1896, „ 3355	„ 18,	„	62
O. G. H.	8. April	1896, „ 3709	„ 19,	„	63
O. G. H.	28. „	1896, „ 5081	„ 20,	„	66
O. G. H.	30. „	1896, „ 5026	„ 21,	„	68
Bag. G. f. Handels. Wien	27. Mai	1896, „ 31131 . . .	„ 22,	„	68
O. G. H.	28. „	1896, „ 6164	„ 23,	„	70
V. G. H.	28. „	1896, „ 2453	„ 24,	„	73
V. G. H.	29. „	1896, „ 3227	„ 25,	„	75
O. G. H.	3. Juni	1896, „ 6284	„ 26,	„	79
V. G. H.	11. „	1896, „ 3494	„ 27,	„	83
Bag. G. f. Handels. Wien	13. „	1896, „ 46473 . . .	„ 29,	„	91
O. G. H.	16. „	1896, „ 6671	„ 30,	„	93
O. G. H.	24. „	1896, „ 7417	„ 11,	„	31
V. G. H.	1. Juli	1896, „ 3909	„ 39,	„	113
V. G. H.	3. „	1896, „ 3953	„ 39,	„	125
V. G. H.	11. „	1896, „ 2855	„ 28,	„	87

O. G. H.	16. Juli	1896, Z. 8127	. . . .	Nr. 31,	Seite 94
O. G. H.	30. „	1896, „ 8464	. . . .	„ 32,	„ 96
O. G. H.	9. Septemb.	1896, „ 10361	. . .	„ 33,	„ 101
O. G. H.	17. „	1896, „ 8630	. . . .	„ 40,	„ 127
V. G. H.	17. „	1896, „ 5053	. . . .	„ 34,	„ 103
V. G. H.	21. „	1896, „ 4099	. . . .	„ 35,	„ 106
O. L. G. Prag	22. „	1896, „ 14637/20037		„ 36,	„ 107
O. G. H.	23. „	1896, „ 10162	. . .	„ 37,	„ 112
O. G. H.	29. „	1896, „ 8887	. . . .	„ 41,	„ 130
O. G. H.	29. „	1896, „ 9169	. . . .	„ 42,	„ 133
O. G. H.	7. October	1896, „ 9409	. . . .	„ 43,	„ 142
O. G. H.	14. „	1896, „ 11059	. . .	„ 44,	„ 152
O. G. H.	21. „	1896, „ 10643	. . .	„ 45,	„ 154
O. G. H.	22. „	1896, „ 9668	. . . .	„ 46,	„ 159
O. G. H.	28. „	1896, „ 12692/317	.	„ 47,	„ 177
O G. H.	29. „	1896, „ 12420/322	.	„ 48,	„ 181
O G. als Cass. H.	10. Novemb.	1896, „ 13014	. . .	„ 49,	„ 187
V G. H.	12. „	1896, „ 5976	. . . .	„ 50,	„ 191
V G. H.	13. „	1896, „ 6025	. . . .	„ 51,	„ 194
O. G. H.	18. „	1896, „ 12204/280	.	„ 52,	„ 197
V. G. H.	30. „	1896, „ 5568	. . . .	„ 53,	„ 203
O. G. H.	1. Decemb.	1896, „ 9568	. . . .	„ 54,	„ 204
V. G. H.	2. „	1896, „ 6467	. . . .	„ 55,	„ 217
V. G. H.	2. „	1896, „ 6468	. . . .	„ 56,	„ 220
O. G. H.	2. „	1896, „ 13923	. . .	„ 57,	„ 225
V. G. H.	9. „	1896, „ 6653	. . . .	„ 58,	„ 242
V. G. H.	18. „	1896, „ 6885	. . .	„ 59,	„ 245
O. G. H.	30. „	1896, „ 14678	. . .	„ 60,	„ 247

B. Ungarische Judicate.

Königl. Curie	31. Januar	1896, Z. 1733	. . . .	Nr. 61,	Seite 251
„ Hand.-G. Budap.	8. Februar	1896, „ 4 *E*	. . . .	„ 62,	„ 253
„ Tafel Budap.	14. „	1896, „ III *G* 61	. .	„ 63,	„ 253
„ „ „	18. „	1896, „ 81	. . . .	„ 64,	„ 259
„ Curie	21. „	1896, „ 746 V ex 1895		„ 65,	„ 259
„ „	12. März	1896, „ 2124	. . .	„ 66,	„ 261
„ „	23. April	1896, „ I *G* 7	. . .	„ 67,	„ 262
„ Hand.-G. Budap.	20. Juli	1896, „ 325	. . . .	„ 68,	„ 265

II. Register der citirten Stellen aus Gesetzen und Verordnungen.

A. Oesterreichische Gesetze und Verordnungen.

Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (kaiserl. Patent vom 1. Juni 1811, J. G. S. Nr. 496):

§ 6, S. 100.
§ 303, S. 66.
§ 305, S. 175, 212.
§ 313, S. 65.
§ 352, S. 69.
§ 354, S. 123, 207, 213.
§ 364, S. 163, 165, 166, 167.
§ 365, S. 47, 162, 166, 167, 170, 174, 175.
§ 391, S. 70.
§ 429, S. 213.
§ 480, S. 64.
§ 891, S. 133.

§ 904, S. 110.
§ 937, S. 111.
§ 1293, S. 41, 138, 199.
§ 1294, S. 41, 52, 79, 81, 82, 141, 199.
§ 1295, S. 41, 199, 249.
§ 1296, S. 111.
§ 1301, S. 133.
§ 1302, S. 133.
§ 1304, S. 141.
§ 1305, S. 163.
§ 1314, S. 36.
§ 1315, S. 36, 80, 82.
§ 1323, S. 249.
§ 1324, S. 53, 241, 249.
§ 1325, S. 14, 29, 79, 128, 130, 138, 146, 149, 151, 183, 228, 237, 239, 241.
§ 1326, S. 146, 149, 228, 233.
§ 1327, S. 14, 15, 18, 146, 149, 228.
§ 1333, S. 43, 139.
§ 1334, S. 43, 139, 142.
§ 1412, S. 30.
§ 1470, S. 64, 65.
§ 1479, S. 169.
§ 1489, S. 161, 168, 176.
§ 1501, S. 65.

Allgemeines Handelsgesetzbuch vom 17. December 1862, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1863:
Artikel 1, S. 41.
„ 21, S. 132.
„ 111, S. 131.
„ 164, S. 131.
„ 209–212, S. 132.
„ 213, S. 131, 132.
„ 232, S. 238.
„ 272, S. 12, 102, 153, 192.
„ 273, S. 12.
„ 282 S. 36, 38, 211, 216.
„ 287, S. 43.
„ 288, S. 157.
„ 348, S. 157.
„ 351, S. 250.
„ 386, S. 199.
„ 390-392, S. 213.
„ 393, S. 36, 40, 213.
„ 394, S. 213.
„ 395, S. 154, 157, 199, 213.
Artikel 396, S. 158, 213.
„ 397, S. 213, 216.
Artikel 398, S. 213.
„ 399, S. 211, 216.
„ 400, S. 36, 43, 156, 199, 213.
Artikel 401, S. 199, 213.
„ 402, S. 156, 206, 207, 210, 213, 214.
Artikel 403, S. 213, 248.
„ 404, S. 213.
„ 405, S. 154, 209, 213 214.
Artikel 406, S. 96, 98, 213.
„ 407, S. 213.
„ 408, S. 96, 98, 158, 199 213.
Artikel 409—411, S. 213.
„ 412, S. 96, 98, 213.
„ 413—422, S. 213.
„ 423, S. 38, 199, 210, 214.
„ 424—431, S. 213.

Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch (Gesetz vom 17. December 1862, R. G. Bl. Nr. 1 ex 63):
§ 1, S. 131.
§ 38, S. 9, 10, 11, 12, 102, 153.
§ 39, S. 8, 9, 10, 11, 12.
§ 43, S. 131.
§ 48, S. 155.

Ministerialverordnung vom 2. Januar 1859, R. G. Bl. Nr. 25, betreffend Bestimmungen über das Zusammentreffen des Eisenbahn- und Bergbaubetriebes S. 159, 163, 166, 170, 172:
§ 5, S. 243.
§ 7, S. 162, 163, 164, 173, 174.
§ 8, S. 162, 164, 173, 174. 175.

Eisenbahnconcessionsgesetz, Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, S. 78, 170.
§ 1, § 2, S. 90.
§ 9, S. 224.
§ 10, S. 5, 49, 50, 51, 75, 76, 165, 167, 178, 180, 219, 224.
§ 13, S. 178, 180.

Gesetz über Enteignungen zur Herstellung und zum Betriebe von Eisenbahnen vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, S. 43, 44, 47, 63, 116–118, 123, 246.
§ 2, S. 123, 219.
§ 4, S. 47, 67, 116, 118, 120, 121, 123.

§ 5, S. 118, 120, 123, 124.
§ 11, S. 46.
§ 12, S. 118.
§ 17, S. 118.
§ 21, S. 116, 246.
§ 22, S. 120.
§ 24, S. 47.
§ 44, S. 44, 45, 47, 63.

Eisenbahnbetriebsordnung (kaiserl. Verordnung vom 16. November 1851, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1852), S. 177.
§ 1, § 2, S. 22,
§ 19, S. 36, 79, 81, 82.
§ 64, S. 59.
§ 96, S. 177, 179.
§ 103, S. 177.

Curatorengesetz vom 24. April 1874, R. G. Bl. Nr. 49):
§ 6, S. 31.

Gesetz über die Anlegung von Eisenbahnbüchern vom 19. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 70, S. 73.
§ 18, S. 71, 72, 73.
§ 20, S. 71.

Verordnung über die Verfassung der Eisenbahnprojecte vom 25. Januar 1879, R. G. Bl. Nr. 19, S. 118.
§ 16, S. 124.
§ 19, S. 48.
§ 22, S. 48, 49.
§ 31, S. 22.

Ministerialverordnung vom 29. Mai 1880, R. G. Bl. Nr. 57, womit in theilweiser Abänderung der Verordnung vom 25. Januar 1879, R. G. Bl. Nr. 19, Erleichterungen hinsichtlich der Verfassung und commissionellen Behandlung der Projecte für Localbahnen und Schleppbahnen eingeführt werden, S. 118.

Gesetz vom 17. Juni 1887, R. G. Bl. Nr. 81, womit Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Localbahnen getroffen werden.
Artikel X, S. 123.

Eisenbahnbetriebsreglement (Ministerialverordnung vom 10. Juni 1874, R. G. Bl. Nr. 75),
§ 52, S. 36, 38, 43.
§ 59, S. 156, 204, 215.
§ 61, S. 211.
§ 62, S. 199.
§ 63, S. 66, 40.
§ 64, S. 156, 158.
§ 67, S. 155, 199, 200.
§ 68, S. 154, 157, 158, 201.

Eisenbahnbetriebsreglement (Ministerialverordnung vom 10. December 1892, R. G. Bl. Nr. 207),
§ 5, S. 177.
§ 53, S. 92, 97, 98, 100, 101.
§ 58, S. 96.
§ 61, S. 96, 97, 98, 99, 100, 101.
§ 64, S. 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216.
§ 66, S. 96, 207, 209 210, 211, 212.
§ 70, S. 207, 209, 210, 211, 215, 216.
§ 78, S. 96.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. October 1890, R. G. Bl. Nr. 186 ex 1892. S. 92.

Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen für Körperverletzungen bei Bahnunfällen vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, S. 5, 6, 7, 108, 110, 144, 145, 147, 152, 153, 154, 181, 187, 225, 241.
§ 1, S. 6, 14, 111, 146, 149, 181, 184, 228, 235, 236, 237.
§ 2, S. 133, 138, 147, 149, 228, 237.
§ 3, S. 102, 228, 235, 236.

Unfallversicherungsgesetz vom 28. December 1887, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1888, S. 15, 152.
§ 1, S. 196.
§ 11, S. 194, 196, 197.
§ 57, S. 194.

Gesetz vom 20. Juli 1894, R. G. Bl. Nr. 168, betreffend die Ausdehnung der Unfallversicherung. S. 152, 153.
Artikel VII, S. 152.

Krankenversicherungsgesetz vom 30. März 1888, R. G. Bl. Nr. 33, S. 60, 109.
§ 1 S. 61.
§ 6, § 8, S. 233.

§ 11, § 37, S. 61.
§ 46, S. 60, 61.
§ 52, S. 60.
Kaiserl. Diplom vom 20. October 1860, R. G. Bl. Nr. 226 (Octoberdiplom) S. 163.
Staatsgrundgesetz vom 21. December 1867, R. G. Bl. Nr. 144, über die richterliche Gewalt.
§ 7, S. 163.
Gesetz vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, betreffend die Errichtung eines Verwaltungsgerichtshofes:
§ 2. S. 22, 86.
§ 3, S. 105, 203, 220, 225.
§ 5, S. 22, 23, 106, 203, 225.
§ 6, S. 48, 194, 195, 221.
§ 7, S. 3, 54, 56, 84, 87, 89, 117, 126.
§ 21, S. 22, 106, 203.
Allgemeine Gerichtsordnung (kaiserl. Patent vom 1. Mai 1781, J. G. S. Nr 131:
§ 141, S. 135.
§ 187, S. 157.
§ 191, S. 178.
§ 194, S. 157.
§ 203, § 207, S. 42, 43.
§ 291, S. 30.
Westgalizische Gerichtsordnung vom 19. December 1796, J. G. S. Nr. 329:
§ 5, S. 113.
§ 216, § 251, S. 135.
§ 253, § 254, S. 113.
§ 260, S. 68.
§ 266, S. 112, 113.
§ 272, S. 140.
§ 280, S. 199.
Summarpatent (Justizhofdrecret vom 24. October 1845, J. G. S. Nr. 906), S. 186:
§ 7, S. 235.
§ 51, S. 22, 129, 202.
Gesetz über das Verfahren in geringfügigen Rechtssachen (Bagatellverfahren) vom 27. April 1873, R. G. Bl. Nr. 66:
§ 2, S. 102.
§ 51, S. 103.
§ 74, S. 102.
Civiljurisdictionsnorm (kaiserl. Patent vom 20. November 1852, R. G. Bl. Nr. 251):
§ 26, S. 131, 132.
§ 41, § 43, § 58, § 59, S. 131.
Gerichtskostengesetz vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, S. 32, 62:
§ 6. S. 32.
§ 17, S. 158:
§ 24, S. 11, 13, 33, 63, 99, 100, 101, 110, 132, 133, 139, 156, 157, 176, 180, 187, 201.
§ 25, S. 16, 18, 63, 176, 181, 187, 201.
§ 26, S. 12, 18, 33, 63, 100, 101, 111, 133, 139, 176, 180, 187, 201.
Kaiserl. Patent vom 9. August 1854, R. G. Bl. Nr. 208 (Verf. ausser Streitsachen):
§ 16, S. 46.
Strafgesetz vom 27. Mai 1852, R. G. Bl. Nr. 117:
§ 491, S. 189.
§ 492, S. 190.
Gesetz vom 17. December 1862, R. G. Bl. Nr. 8 ex 1863, betreffend einige Ergänzungen des allgemeinen u. des Militärstrafgesetzes:
Artikel V, S. 187, 188, 189, 190.
Strafprocessordnung, Gesetz vom 23. Mai 1873, R. G. Bl. Nr. 119:
§ 259, S. 188.
§ 292, S. 191.
§ 366, S. 140.
Allgemeines Berggesetz vom 23. Mai 1854, R. G. Bl. Nr. 146, S. 162, 164, 172:
§ 61, § 62, S. 244.
§ 106, S. 162, 164, 165.
§ 107, S. 162.
§ 187, S. 243, 244.
§ 220, § 221, S. 162.
§ 222, S. 162, 172, 173.
Gewerbeordnung (kaiserl. Patent vom 20. December 1859, R. G. Bl. Nr. 227):
§ 81, S. 10.
Gewerbegesetznovelle, Gesetz vom 15. März 1883, R. G. Bl. Nr. 39; Kundm. Pat. Art. V, S. 192.
§ 11, S. 191.

Sonstige Gesetze und Verordnungen.

Hofdecret vom 18. September 1786, J. G. S. Nr. 577, S. 26, 27.
Hofdecret vom 27. Juli 1792, J. G. S. Nr. 36, S. 235.
Hofdecret vom 21. October 1806, J. G. S. Nr. 789, S. 27.
Hofdecret vom 7. November 1820. J. G. S. Nr. 1714; § 1, S. 153.
Hofdecret vom 25. Januar 1822, J. G. S. Nr. 1832, S. 153.
Hofdecret vom 15. Februar 1833, J. G. S. Nr. 2593, S. 34, 65, 94, 113, 133, 158, 176, 180, 212.
Hofkanzleidecret vom 5. Februar 1847, P. G. S. Nr. 14, betreffend Bestimmungen über die Gestattung von Geschäftsvermittlern im Gebiete des Handels u. s. w.; S. 193.
Justizministerialerlass vom 30. Juni 1852, Z. 7750; S. 173.
Kaiserl. Patent vom 26. Februar 1861, R. G. Bl. Nr. 20 (Februar-Patent) S. 126.
Landesordnung für Galizien vom 26. Februar 1861, R. G. Bl. Nr. 20; § 18, S. 126; § 22, S. 126; § 32, S. 126.
Landesordnung für Schlesien, Landesgesetz vom 20. Januar 1866, L. G. Bl. Nr. 10; § 76, S. 4.
Gesetz vom 19. Juni 1866, R. G. Bl. Nr. 85, (Errichtung öffentlicher Wäg- und Messanstalten), S. 36, 39.
Gesetz vom 8. Mai 1869, R. G. Bl. Nr. 61, (Bemessung, Vorschreibung und Einhebung der Erwerb- und Einkommensteuer von Eisenbahnunternehmungen) S. 125.
Wasserrechtsgesetz für Tirol, Landesgesetz vom 28. August 1870, L. G. Bl. Nr. 64; § 44, S. 86, 87.
Gesetz vom 29. April 1873, R. G. Bl. Nr. 68, (Sicherstellung und Execution auf Bezüge aus dem Arbeits- oder Dienstverhältnisse) S. 94; § 4, S. 95.
Handelsministerial-Verordnung vom 9. Mai 1875, R. G. Bl. Nr. 76, (Regulativ für die Ausführung von Gasrohrleitungen und Beleuchtungsanlagen); § 5. S. 81; § 16, S. 81; § 27, S. 81.
Gesetz vom 19. März 1876, R. G. Bl. Nr. 28, (Bestimmung der Fristen zur Geltendmachung der Rechtsmittel gegen die Entscheidungen und Verfügungen der Finanzorgane); § 1, S. 127.
Landesgesetz für Kärnten vom 7. August 1881, L. G. Bl. Nr. 22, (Zufahrtsstrassengesetz) S. 104, 105, 106; § 1, S. 104.
Bauordnung für die k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, Landesgesetz vom 17. Januar 1883; § 1, S. 48, 49; § 2, S. 49; § 14, S. 48; § 31, S. 48; § 103, S. 49; § 106, S. 48, 49.
Bauordnung für das Herzogthum Schlesien, Landesgesetz vom 2. Juni 1883, L. G. Bl. Nr. 26; § 1, S. 3, 4; §§ 2, 3, 4, S. 3; § 16, S. 4; § 100, S. 3.
Gesetz vom 30. Juni 1884, R. G. Bl. Nr. 116, (Förderung der Landescultur auf dem Gebiete des Wasserbaues) S. 84; §§ 1, 4, 6, 12, S. 85; § 4.
Gesetz vom 15. Mai 1885, R. G. Bl. Nr. 77, (Abänderung der gegen den Wucher bestehenden Gesetze), S. 139.
Bauordnung für die königl. Stadt Prag, Landesgesetz vom 10. April 1886, L. G. Bl. Nr. 40; § 127, S. 4.
Gesetz vom 19. März 1887, R. G. Bl. Nr. 33, betreffend die Erwerb- und Einnahmensteuer der Staatseisenbahnen, S. 125.

Bauordnung für das Königreich Böhmen, Landesgesetz vom 8. Januar 1889, L. G. Bl. Nr. 5; § 2, S. 220; § 4, S. 217; §§ 5, 10, 20, 22, 23, 24, 25, 26, S. 218; § 27, S. 218, 219; § 29, S. 219; §§ 40, 134, S. 218, 219; § 137, S. 218.
Gesetz vom 31. Mai 1889, R. G. Bl. Nr. 96, betreffend den Meliorationsfonds, S. 84.
Gesetz vom 14. August 1891, R. G. Bl. Nr. 129, betreffend den Meliorationsfonds, S. 85.

B. Ungarische Gesetze und Verordnungen.

Gesetzartikel I ex 1868, über das Eisenbahncentralgrundbuch S.259.
Gesetzartikel LXI ex 1881, betreffend die Modification des Gesetzartikel I ex 1868, S. 259.
Ungar. Handelsgesetzbuch, Gesetzartikel XXXVII ex 1875:
§ 398, S. 253, 254, 255, 256, 258.
§ 410, S. 255, 258.
§ 424, S. 254, 255, 258.
§ 425, S. 255, 258.
§ 564, S. 264.
Betriebsreglement vom 10. Juni 1874:
§ 64, S. 255.
§ 67, S. 255, 258.
Gesetzartikel XXV ex 1892 (Einführung des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr) S. 260, 264, 266.
Betriebsreglement vom 10. December 1892:
§ 61, S. 260, 262, 263, 264, 266.
§ 64, S. 251, 252.
§ 68, S. 252
§ 73, S. 251, 252, 265.
Summarverfahren:
§ 64, S. 257.
§ 197, S. 257.
Gesetzartikel LX ex 1881 (Executionsordnung), S. 259.
Gesetzartikel V ex 1878 (Strafgesetz):
§ 82, S. 261.
§ 310, S. 261.
§ 438, S. 261, 262.

III. Systematisches Sachregister.

A. Oesterreichische Judicate.

Concessionirung.

Zeitpunkt, in welchem das concessionsmässige Einlösungsrecht der Staatsverwaltung auf die Eisenbahnstrecke Neratovic-Prag wirksam wird . . . . Nr. 16, S. 53

Prioritätencuratel.

Der Prioritätencurator ist in die Kosten eines von ihm gegen die Emissionsgesellschaft erfolglos geführten Processes nicht ad personam, sondern bei Execution des Vermögens der von ihm vertretenen Prioritäre zu verurtheilen . . . Nr. 11, S. 31

Eisenbahnbau, Enteignung, Eisenbahnbücher.

Competenz zur Feststellung des Niveau und der Baulinie bei Bauführungen auf Anlagen und Gründen der Eisenbahn. — Die Bestimmung der Baulinie für einen Zubau an einer öffentlichen Passage kann nur mit Berücksichtigung des rechtskräftigen Strassenregulirungsplanes erfolgen (Schlesien) . . . . Nr. 1, S. 3

Die im Enteignungsgesetze begründete Entschädigung für die durch die Enteignung einer Grundparcelle verursachte Erschwerung des Gewerbes des Enteigneten kann nicht deshalb abgelehnt werden, weil das Gewerbe kein mit der enteigneten Liegenschaft verbundenes dingliches Recht bildet. Eine solche Schadloshaltung kann aber nur für die Dauer der Betriebserschwerung beansprucht werden . Nr. 13, S. 43

Berücksichtigung der Strassenregulirungsprojecte bei Bauführungen, deren Bewilligung in die Competenz des Handelsministeriums als Baubehörde für Eisenbahnbauten fällt Nr. 14, S. 47

Die Bestimmungen des Gesetzes über den Gerichtskostenersatz finden im Verfahren behufs Feststellung der Enteignungsentschädigung keine Anwendung . . . . Nr. 18, S. 62

Die seitens einer Bahnverwaltung auf Widerruf gewährte Mitbenützung eines Industriegeleises giebt keinen rechtlichen Anspruch auf Entschädigung, wenn durch eine, anlässlich eines Eisenbahnbaues erfolgte Enteignung an dem Grunde desjenigen, dem eine solche Mitbenützung gestattet wurde, diesem die Benützung des Schleppbahngeleises unmöglich gemacht wird . . . . Nr. 20, S. 66

Der Curator, welcher bei Ermittlung der in das Eisenbahngrundbuch gehörigen Grundstücke für die unbekannten Interessenten von gerichtswegen bestellt wird, kann seine Entlohnung nur von der von ihm vertretenen Partei und nicht von der Eisenbahnunternehmung fordern, für welche die Ermittlung der Eisenbahngrundstücke erfolgt Nr. 23, S. 70

Aenderungen an Eisenbahnobjecten, welche lediglich infolge von Regulirungsbauten behufs Zusammenfassung und concentrirter Abfuhr der Wässer eines Fluss- oder Bachgebietes erforderlich werden, fallen nicht der Eisenbahnunternehmung zur Last . . . . Nr. 24, S. 73

Bei Beurtheilung der Frage, ob eine Eisenbahnunternehmung zu Vorkehrungen gegen später eingetretene Nachtheile verpflichtet werden kann, kommt es nicht auf ein Verschulden der Eisenbahnunternehmung, sondern nur auf den ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Bahnbaue und den constatirten Uebelständen an. Aus der Verpflichtung der Eisenbahnunternehmung zur Herstellung von Vorkehrungen folgt die weitere Verpflichtung, den hierzu erforderlichen Kostenaufwand zu bestreiten . . . Nr. 25, S. 75

Meliorationsfondsbeiträge können nur dem Unternehmen als solchem und nicht einem einzelnen Concurrenzfactor zugewendet werden. Concurrenzpflichtig zu einem Uferschutzbau erscheinen diejenigen, deren Liegenschaften durch den Bau vor Wassergefahr geschützt werden, und gilt dieser Grundsatz auch in Ansehung der Eisenbahnen . . Nr. 27, S. 83

Die seitens des Eisenbahnministeriums bei Ertheilung der Baubewilligung für eine Eisenbahnhaltestelle getroffene Verfügung, dass die Ministerialentscheidung über einen erhobenen Parteianspruch nachfolgen werde, enthält keine die Rechte der Partei in irgend welcher Richtung tangirende Disposition und eignet sich daher nicht zur Beschwerdeführung vor dem V. G. H. . . . . Nr 35, S. 106

Stellung der Parteien in den verschiedenen Abschnitten des Verfahrens bei Enteignung für Eisenbahnzwecke. Wirkung der innerhalb der Edictalfrist erhobenen Einwendungen der Betheiligten auf die Ertheilung des Bauconsenses. — Das bei der politischen Begehung geltend gemachte, auf einem öffentlich-rechtlichen Verhältnisse beruhende dingliche Verfügungsrecht an einem vom Concessionsinhaber für Eisenbahnzwecke in Mitbenützung genommenen (Aerarial-)Strassenkörper bildet ein Enteignungsobject im Sinne des Eisenbahnexpropriationsgesetzes . . . . Nr. 38, S. 113

Entschädigungsansprüche gegen eine bereits bestehende Eisenbahn wegen Beschränkung des Bergbaues im Interesse des Bahnbetriebes. Verjährung derartiger Ansprüche . . Nr. 46, S. 159

Zur Frage nach dem Unternehmer des Betriebes von Erdarbeiten und der Schottergewinnung für eine Eisenbahngesellschaft in Absicht auf die Feststellung der Versicherungszuständigkeit der in diesen Betrieben beschäftigten Personen zur territorialen oder zur berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt . . . . Nr. 51, S. 193

Die Verweigerung der Zustimmung zur Uebersetzung eines Bahngeleises ist ein Verwaltungsact, der im freien Ermessen des Eisenbahnministeriums gelegen ist . . . . . Nr. 53, S. 203

Die Enteignung von Grundstücken, welche für öffentliche Zwecke bestimmt sind oder bereits öffentlichen Zwecken dienen, ist zulässig . . . . Nr. 55, S. 217

Durch den projectsgemäss ausgeführten Bau von Durchlässen ist allen Interessenten gegenüber ein neuer Rechtszustand hergestellt, welcher für alle künftigen Veränderungen die Basis und den Ausgangspunkt zu bilden hat; nachgefolgte Veränderungen der Sachlage könnten nur insoweit den Eisenbahnverwaltungen allein zur Last fallen, als die Veränderungen durch sie allein bewirkt worden wären, nicht aber auch dann, wenn bei ungeänderten Verhältnissen des Bahnbetriebes sich Herstellungen im Interesse Dritter als nothwendig erweisen. — Die Eisenbahnbehörde ist, im Falle als eine Herstellung im Interesse ebensowohl der Eisenbahnunternehmung als dritter Betheiligter sich als wünschenswerth darstellt, berechtigt, auszusprechen, dass die Kosten der Herstellung von der Eisenbahnverwaltung „nicht allein" zu tragen seien . . . . Nr. 56, S. 220

Zur Recursführung gegen die zum Schutze einer Eisenbahn dem Verleihungswerber bergbehördlich auferlegte Verpflichtung zu Betriebsbeschränkungen ist nur dieser selbst und nicht ein zu demselben in einem Vertragsverhältnisse stehender benachbarter Bergbauunternehmer legitimirt . . Nr. 58, S. 242

Zustellung des Enteignungserkenntnisses lediglich an den Sequester eines Fideicommisses. Die Anerkennung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens nach Durchführung der Enteignungsverhandlung begründet keinen formalen Mangel des Verfahrens . . . . Nr. 59, S. 245

Zufahrtsstrassen.

Für die Frage der Herstellung einer Eisenbahnzufahrtsstrasse ist es ohne Bedeutung, ob die in Betracht kommende Aufnahmsstelle dem Gesammtverkehre dient oder bloss als Personenhaltestelle errichtet worden ist. Ueber die Frage der Nothwendigkeit der Herstellung einer Eisenbahnzufahrtsstrasse entscheidet die zuständige Behörde noch freiem Ermessen . . . . Nr. 34, S. 103

Besitzverhältnisse.

Ersitzung der Servitut des Fusssteiges über ein Bahngrundstück . . . . Nr. 19, S. 63

Die Verhinderung der Benützung eines über die Böschung eines Eisenbahngrundstückes führenden Privatweges bildet keine zur gerichtlichen Competenz gehörige Besitzstörung . . . . Nr. 47, S. 177

Haftpflicht für körperliche Verletzungen.

Die Frage, ob ein Vorfall als eine „Ereignung" im Sinne des Haftpflichtgesetzes anzusehen ist, kann nicht mittelst Einwendung der Incompetenz des Handelsgerichtes zur Entscheidung gebracht werden . . . . Nr. 2, S. 5

Die Hinterbliebenen nach einem, anlässlich eines Eisenbahnunfalles, Verunglückten können Schmerzensgeld nur beanspruchen, wenn es vom Verunglückten noch bei dessen Lebzeiten geltend gemacht wurde. Meilengelder sind bei Festsetzung der Entschädigungsrente in Betracht zu ziehen. Beiträge aus dem Pensionsfondes und Erziehungsbeiträge bilden keine Abzugspost von der Entschädigungsrente . . Nr. 5, S. 12

Heilungskosten können auch ohne Specificirung der einzelnen Ausgabsposten zuerkannt werden, falls eine solche Specificirung nach Lage des Falles schwierig zu beschaffen gewesen wäre . . . . Nr. 10, S. 27

Der Umstand, dass die bei einem Bahnunfalle verletzte Person erst nach mehreren Monaten um Beweisaufnahme zum ewigen Gedächtnisse über ihren Krankheitszustand ansuchte, hindert nicht die Bewilligung der Beweisvornahme . . . . Nr. 21, S. 68

Haftung der Eisenbahnunternehmungen für das Verschulden ihrer Organe, welche durch unzweckmässiges Vorgehen eine Gasexplosion in den Bahnräumen veranlasst haben . Nr. 26, S. 79

Verletzungen, welche sich ein Bahnbediensteter beim Heben von Schienen oder beim Schieben eines beladenen Bahnwagens und Herauswerfen desselben aus dem Geleise zuzieht, fallen nicht unter das Haftpflichtgesetz. Der von einem Streckenvorstand aufgenommene Bahnarbeiter kann Ansprüche aus dem Dienstverhältnisse gegen die Bahnunternehmung als solche geltend machen . . . . Nr. 36, S. 107

Die Constatirung des Zustandes, in welchem sich die bei einem Bahnunfalle verletzte Person nach demselben befunden hat, durch die behandelnden Aerzte ist kein Gegenstand des Sachverständigenbeweises, sondern des Zeugenbeweises zum ewigen Gedächtnisse . . . . Nr. 37, S. 112

Unterhaltskosten des Verletzten im Spital fallen unter den Begriff der Heilungskosten und enthebt die Tragung dieser Kosten seitens der Eisenbahn dieselbe nicht von der Verpflichtung zum Ersatze des Verdienstentganges für dieselbe Zeit. Auf die Bemessung der Höhe des Schmerzensgeldes hat der Stand des Verletzten keinen Einfluss . . Nr. 40, S. 127

Verantwortlichkeit der Eisenbahnverwaltung für die Folgen der Verletzung, welche einem Bahnbediensteten bei dem geduldeten Passiren eines gefährlichen Weges innerhalb des Stationsbereiches zustosst. Zuspruch von Schmerzensgeld bei einem operativen Eingriff unter Narkose. Zuspruch des Schadenersatzes an den verletzten Bahnbediensteten ohne Rücksicht auf das ihm aus der Unfallversicherungsanstalt liquidirte Capital . . . . Nr. 42, S. 133

Verantwortlichkeit der Eisenbahn für die Verletzung, welche dem mit der Fahrkartenrevision im Zuge betrauten Bediensteten gelegentlich des Uebersteigens aus einem Wagen in den anderen zustosst. Entgang an Meilengeldern bildet keinen Gegenstand der Entschädigung . . Nr. 43, S. 142

Die Frage, ob eine Verletzung im Eisenbahnverkehre sich ereignete, ist mit der Hauptsache zu entscheiden. Das Haftpflichtgesetz ist bezüglich der Eisenbahnbediensteten durch das Gesetz vom 20. Juli 1894, R. G. Bl. Nr. 168, nicht zur Gänze aufgehoben . . . . Nr. 44, S. 152

Verletzung eines Reisenden durch heftiges Zuschlagen der Coupéthür seitens des Conducteur ist eine Ereignung im Sinne des Haftpflichtgesetzes . . . . Nr. 48, S. 181

Ereignung im Sinne des Haftpflichtgesetzes ist auch ein bei Vornahme einer Verschiebung eingetretener Unfall. Bei Bemessung der Entschädigungsrente ist jener Verdienst in Betracht zu ziehen, welchen der durch den Unfall erwerbsunfähig Gewordene im Momente des Unfalles sich thatsächlich erwarb . . . . Nr. 57, S. 225

Frachtrecht.

Die Eisenbahn, deren Leute das bahnämtlich ermittelte Gewicht eines Frachtgutes im Frachtbriefe irrig eingetragen haben, haftet dem Adressaten für die Zollstrafe, welche demselben wegen Unrichtigkeit der von ihm auf Grund der bahnämtlichen Gewichtseintragung im Frachtbriefe gemachten Zolldeclaration auferlegt wurde . . . . Nr. 12, S. 34

Eine Bahn kann von einer Partei nicht auf Ersatz belangt werden, wenn letztere auf Grund der bahnseits erfolgten Gewichtsermittlung im Frachtbriefe eine unrichtige Zolldeclaration vornimmt und dafür in eine Zollstrafe verfällt Nr. 29, S. 91

Die unterlassene oder die irrige Berechnung eines Frachtzuschlages fällt nicht unter den Begriff einer unrichtigen Anwendung der Tarife oder eines Rechnungsfehlers im Sinne des § 61 B. R. — Frachtzuschläge, welche in den Frachtbrief nicht eingesetzt wurden, kann die Bahnverwaltung von dem die Fracht bezahlenden Empfänger nicht nachträglich einfordern . . . . Nr. 32, S. 96

Competenz der Handelsgerichte zur Rechtsprechung über Klagen gegen das Eisenbahnärar aus dem Frachtgeschäfte Nr. 33, S. 101
Im § 68 B. R. vom 10. August 1874 ist der Umfang der Entschädigung, welche die Eisenbahn im Falle der Beschädigung eines Frachtgutes zu leisten hat, genau bezeichnet und ist darüber hinaus aus dem Art. 395 H. G. B. — den Fall böswilliger Handlungsweise abgesehen — nichts anzusprechen . . . . Nr. 45, S. 154
Der Betrieb eines Eisenbahnfrachten-Revisions- und Reclamationsbureaus durch eine Privatperson kann nur auf Grund einer — nach freiem Ermessen der Behörde — zu ertheilenden Concession unternommen werden . . . . . Nr. 50, S. 191
Die Partei, welche wegen Verlust des Gutes Ersatzansprüche stellt, muss das Vorhandensein eines Schadens erweisen. Falls dieser Beweis durch den der Bahnanstalt aufgetragenen referiblen Haupteid geführt werden soll, muss die Partei die Person angeben, welche denselben nomine der Bahnanstalt abzuleisten hat, oder nähere Umstände anführen, aus welchen die Gegenseite nähere Kenntniss von der zu beschwörenden Thatsache haben kann . . . . Nr. 52, S. 197
Auch bei Gefahr im Verzuge und bei dargethaner Unmöglichkeit einer rechtzeitigen Disposition im Wege der Versandtstation genügt eine vom Versender der Empfangsstation unmittelbar ertheilte Disposition nicht . . . . Nr. 54, S. 203
Haftung der Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch die Ausfolgung eines Gutes an eine vom Adressaten verschiedene Person entsteht . . . . Nr. 60, S. 247

Personalfragen.

Oberbauarbeiter sind keine Angestellten im Sinne der Vorschrift des § 39, Z. 2, des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuche. Die Entscheidung über eine Klage auf Ausstellung eines Dienstzeugnisses an einen solchen gehört daher nicht zur Competenz der Handelsgerichte . Nr. 4, S. 8
Krankenversicherungspflicht der beim Eisenbahnbetriebe verwendeten Schneeschaufler . . . . Nr. 17, S. 60
Meilengelder kein Gegenstand der Executionsführung. Die Verwaltung einer Eisenbahn ist berechtigt, namens ihrer Bediensteten gegen eine executive Einweisung in die Bezüge der letzteren zu recurriren . . . . Nr. 31, S. 94

Steuern und Gebühren.

Beginn der Erwerbsteuerpflicht einer Eisenbahnbauunternehmung . . . . Nr. 3, S. 7
Industriegeleise geniessen die für die Hauptlinie concessionsmässig gewährte Steuerfreiheit nur insoweit, als sich dieselben als ein Bestandtheil der Betriebsanlage dieses Bahnunternehmens . . . . Nr. 28, S. 87
Ausschliessliche Competenz des Landesausschusses zur Entscheidung über die Vorschreibung von Steuerzuschlägen für Landeserfordernisse . . . . Nr. 39, S. 125

Strafrecht.

Staatsbahndirectionen sind Behörden im Sinne des Gesetzes vom 17. December 1862, R. G. Bl. Nr. 8 ex 1863 . . . Nr. 49, S. 187

Processuale Fragen.

Hierüber siehe Nr. 6, S. 18; Nr. 21, S. 68; Nr. 30, S. 93; Nr. 33, S. 93; Nr. 37, S. 112; Nr. 41, S. 130; Nr. 44, S. 152

Verschiedenes.

Bei der Ertheilung eines Betriebsconsenses für eine Eisenbahn kommen nur öffentliche Rücksichten in Betracht, und kann daher die bezügliche Entscheidung vor dem V. G. H. nicht angefochten werden . . . . Nr. 7, S. 22

Zurückweisung des Recurses der Gemeinde gegen den Entwurf der Fahrordnung einer Pferdebahn unter Hinweis auf die mittlerweile erfolgte Activirung der Fahrordnung Nr. 8, S. 23

Das dem Aerar zustehende Recht der Verbotslegung findet auf Forderungen des Aerars aus dem Staatseisenbahnbetriebe keine Anwendung . . . . Nr. 9, S. 26

Eine Eisenbahn, welche an Geschäftsleute Standplätze vermiethet, ist verpflichtet, den Miether von dem gewerbebehördlichen Verbote der Benützung eines solchen Standplatzes unverweilt zu verständigen und haftet für den aus der Unterlassung dieser Verständigung entstehenden Schaden . . . . Nr. 15, S. 51

Der Reisende, welcher einen Gegenstand im Waggon zurücklässt, hat, falls letzterer bestimmt ist, im Freien an einem allgemein leicht zugänglichen Orte deponirt zu werden, dem Bahnbediensteten, welcher den Gegenstand findet, den Finderlohn zu bezahlen . . . . Nr. 22, S. 68

B. Ungarische Judicate.

Frachtrecht.

Die Eisenbahn haftet bei einer Wagenladungssendung für die Gewichtsdifferenz, welche sich in der Abgabestation gegenüber dem in der Aufgabstation mittelst einer Brückenwage festgestellten Gewichte ergiebt, auch dann, wenn die Sendung in der Abgabsstation mit einer Handwage verwogen wurde . . . . Nr. 61, S. 251

Die im § 398 ungar. H. G. B. aufgestellte Rechtsvermuthung, dass der Frachtführer für Schäden haftet, welche an einem anstandslos zum Transporte übernommenen Gute entstehen, gilt auch dann, wenn das Gut bei der Uebernahme nicht untersucht worden ist, und von der Partei der Beweis nicht erbracht wird, dass das Gut unbeschädigt zur Aufgabe gebracht worden ist, es wäre denn, dass die Bahnanstalt der Partei das Auf- und Abladen des Gutes auf deren Gefahr vertragsmässig überlassen hat . . . . Nr. 63, S. 253

Ansprüche auf Rückerstattung solcher Mehrfrachtgebühren, welche vor dem 1. Januar 1893 entstanden waren, sind gemäss § 61 des B. R. vom 10. December 1892 als verjährt anzusehen . . . . Nr. 65, S. 259

Die im § 61 des B. R. vom 10. December 1892 festgesetzte einjährige Frist für die Geltendmachung von Rückersatzansprüchen wegen zu viel bezahlter Fracht ist nicht ein Präclusivtermin, sondern eine Verjährungsfrist. Auch Ansprüche, welche vor dem Inslebentreten des neuen Betriebsreglements entstanden sind, unterliegen derselben Verjährung, und beginnt ihr Lauf mit dem Zeitpunkte der Wirksamkeit des neuen Betriebsreglements. Eine aussergerichtliche Reclamation der Partei bewirkt keine Unterbrechung der Verjährung . . . . Nr. 67, S. 262

Auf Sendungen aus Ungarn nach einem Staate, in welchem das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr nicht gilt, findet der § 61 des B. R. ebenfalls Anwendung . . . . Nr. 68, S. 265

Strafrecht.

Eisenbahnbedienstete, welche durch Verletzung einer ihnen obliegenden Dienstpflicht auf einem Eisenbahnzuge oder in dessen Nähe befindliche Personen oder Sachen der Gefahr einer Beschädigung durch die Eisenbahn aussetzen, sind gemäss § 438 des ungar. Str. G. zu bestrafen . . . Nr. 66, S. 261

Verschiedenes.

Das Ausbleiben von einer Tagsatzung infolge eines Verkehrshindernisses auf einer Pferdebahn gilt als durch vis major verursacht, und kann sich die Partei zwecks Rechtfertigung ihres Versäumnisses auf diesen Umstand berufen Nr. 62, S. 252

Die sicherstellungsweise Execution gegen eine Localbahn durch Vormerkung im Centralgrundbuche für Eisenbahnen ist zulässig . . . . Nr. 64, S. 259

K. u. k. Hofbuchdruckerei Carl Fromme in Wien.